POLSKA WALCZĄCA

ŻOŁNIERZ POLSKI NA OBCZYŹNIE

FIGHTING POLAND — WEEKLY FOR THE POLISH FORCES — PRICE TWOPENCE

Wychodzi co tydzień. *Dnia 28-go czerwca 1941r.* **Rok III. Nr. 26**

Morze w gospodarce narodowej

W miarę, jak oddalać się będziemy od okresu naszej historii pomiędzy rokiem 1919 a 1939—będzie kształtować się i dojrzewać stopniowo ocena naszych poczynań i osiągnięć w ciągu tych dwudziestu lat. Gdy historia będzie oceniać miarę wysiłków narodu polskiego w okresie powersalskim—postawi nam niewątpliwie wiele zarzutów, lecz, jak sądzę, nie będzie pomiędzy nimi twierdzenia, że społeczeństwo polskie nie doceniało znaczenia spraw morskich dla państwa.

Sprawy morskie nieomal od pierwszej chwili odrodzenia Polski były uważane za ogromnie doniosłe. Opinia publiczna była niezmiernie czuła na wszystkie sprawy związane z morzem. Głoszono powszechnie, że Polska nie może powtórzyć swych dawnych błędów, które dozwoliły na odcięcie jej od Bałtyku. Społeczeństwo wymagało od każdego rządu najbardziej energicznego zajęcia się sprawami morskimi. Rozbudowa Gdyni, obrona naszych praw w Gdańsku, połączenia kolejowe Bałtyku ze Śląskiem stanowiły zawsze przedmiot najżywszego zainteresowania Polski. Społeczeństwo polskie nie dopuszczało możliwości jakichkolwiek ustępstw, gdy chodziło o sprawę naszej łączności z Bałtykiem.

Jeżeli Rząd Polski w ciągu ostatnich 2—3 lat przed wojną wszedł na drogę niedomówień w rozmowach z Niemcami w sprawach Pomorza i Gdańska, jeżeli poczynił poważne ustępstwa w Wolnym Mieście—to zdawał on sobie doskonale sprawę, iż była to jedyna kwestia, na której rząd sanacyjny niewątpliwie mógł się wywrócić. Dlatego ukrywano przed społeczeństwem treść rozmów prowadzonych z Niemcami na ten temat i znaczenie poczynionych koncesji—twierdząc iż nic się nie zmieniło, i że Rząd nadal twardo stoi w obronie naszych uprawnień morskich.

Społeczeństwo doceniało również gospodarcze znaczenie spraw morskich. Budziły one większe zainteresowanie, niż inne zagadnienia gospodarcze, które, jak wiadomo, były zwykle w Polsce na drugim planie. Właściwie mówiąc nie było—jeśli chodzi o morze—spraw czysto gospodarczych, wszystkie miały równocześnie znaczenie polityczne. Są to sprawy gospodarczo-polityczne. Dotyczyły one stosunku do naszego groźnego zachodniego sąsiada, dotyczyły podstaw naszej niepodległości i dlatego naród instynktownie wyczuwał ogromne ich znaczenie, niewspółmierne do innych spraw gospodarczych. Trudno więc powiedzieć, które sprawy morskie należy uważać za gospodarcze, a które za polityczne. Wszystkie miały znaczenie polityczne i gospodarcze zarazem.

Najbardziej ważnym zagadnieniem polityczno-gospodarczym morskim było zabezpieczenie niepodległości gospodarczej w stosunku do Niemiec. Niepodległość gospodarcza istnieje tak długo, jak długo nie ma przygniatającej przewagi obrotu ekonomicznego z jednym tylko państwem. Z chwilą, gdy przeszło połowa obrotu zagranicznego towarów uzależnia się od jednego tylko kraju—znika niepodległość. Wówczas nie tylko handel zagraniczny, lecz i przemysł i rolnictwo, a nawet życie społeczne i polityczne jest podporządkowane wpływom czynnika, który decyduje o tym, czy i w jakich warunkach będą przez jego terytorium przepuszczane towary i regulowany obrót sąsiedniego słabszego narodu.

Polska w pierwszym okresie swego istnienia po wielkiej wojnie, takiej niepodległości gospodarczej od Niemiec nie posiadała, gdyż więcej niż połowa polskiego przywozu i wywozu była kontrolowana przez Niemcy. Niemcy postanowiły wówczas wykorzystać tę sytuację, prowokując wojnę celną z Polską i wprowadzając cały szereg zarządzeń, które miały na celu stłumienie i zniszczenie życia gospodarczego Polski.

Przede wszystkim wstrzymany został odbiór całego szeregu artykułów polskich, a w szczególności węgla—w mniemaniu, że Polska wobec braku rynków odbiorczych znajdzie się w sytuacji bez wyjścia. W szybkim czasie zdołaliśmy jednak przestawić cały nasz obrót towarowy z kierunku zachodniego na północny, kierując nasz eksport przez nasze porty bałtyckie do krajów skandynawskich i dalszych krajów europejskich, wzmagając jednocześnie nasze stosunki handlowe nawet z innymi częściami świata.

Niemcy w ten sposób do pewnego stopnia wbrew swym intencjom i zamierzeniom zmusiły Polskę do wykorzystywania, w obronie swej niepodległości, w całej pełni dostępu do morza. Polska z przybudówki gospodarczej Niemiec przerodziła się w szybkim czasie w gospodarczo niezależne państwo. Handel nasz został rozdzielony pomiędzy szeregiem państw, ekonomiczna przewaga Niemiec została usunięta, wojna celna dała asumpt do bardziej szybkiej rozbudowy Gdyni oraz połączeń kolejowych między Śląskiem i Bałtykiem. Dyspozycje gospodarcze w wielu artykułach przeniosły się z portów niemieckich do polskich portów. Gdynia stawała się rozdzielczym portem dla bawełny, owoców i innych artykułów przywozu. Tak samo wywóz różnych artykułów, w szczególności produktów i przetworów naszej hodowli i rolnictwa, był możliwy dzięki posiadaniu własnych portów, gdzie odbywała się kontrola, standaryzacja i selekcja wywożonych artykułów. W ten sposób możliwe było udoskonalenie wywozu i uniezależnienie go od obcego pośrednictwa.

Wojna celna wykazała, jak duże znaczenie ma wolny dostęp do morza w czasie pokoju. Zdawało by się, że tym większe winno być znaczenie morza w okresie wojny. Wojna potoczyła się jednak innymi drogami, niż spodziewano się w Polsce i w krajach alianckich. Szybki rozwój wypadków udaremnił uruchomienie dostaw artykułów wojennych drogą morską. Wszak nawet mobilizacja w małej tylko części została przeprowadzona. Gdyby jednak wojna trwała dłużej—sprawa dostaw wojennych drogą morską niewątpliwie stanowiła by jedno z najbardziej ważnych zagadnień.

Nasze przymierze z Rumunią, które dawało dostęp do Morza Czarnego odegrało by niewątpliwie wybitną rolę. Natomiast nasz dostęp bałtycki okazałby się może mniej skuteczny. Podobnie jak w czasie ostatniej wojny światowej Bałtyk pozostał by zamkniętym jeziorem niemieckim że słabymi tylko wpływami przybrzeżnych narodów bałtyckich. Stało by się tak, ponieważ zarówno Kanał Kiloński, jak i cieśniny duńskie są całkowicie kontrolowane przez Rzeszę.

Dotykamy tu punktu, który nie był dostatecznie doceniany w czasie pertraktacji wersalskich. Nie zwracano nań również dostatecznej uwagi w Polsce. Staraliśmy się w Polsce w ostatnich miesiącach przed wojną wysuwać hasło: "Nie dość jest mieć wyjście na Bałtyk—trzeba mieć wyjście z Bałtyku"—lecz zagadnienie to nie mogło by być oczywiście rozwiązane wysiłkiem zagrożonych przez Niemcy przybrzeżnych narodów bałtyckich. Jest to sprawa, która może znaleźć rozwiązanie tylko w traktacie pokojowym. A więc czas jest myśleć o niej i mówić właśnie teraz.

Sprawa dróg łączących Bałtyk z oceanem nie była odpowiednio załatwiona w traktacie wersalskim. Pozostawiono zarząd Kanału Kilońskiego Niemcom, nakładając na nich tylko pewne obowiązki z dziedziny demilitaryzacji, z których Rzesza się nie wywiązała. Nie możemy powtórzyć tego samego błędu. Bramy Bałtyku muszą być w przyszłości strzeżone przez aliantów we wspólnym interesie wszystkich przybrzeżnych narodów bałtyckich.

Z posiadaniem wybrzeża morskiego łączy się ściśle sprawa własnej floty. Oczywiście można mieć wybrzeże bez floty. Nie jest również wykluczone posiadanie floty przez narody, które nie mają dostępu terytorialnego do morza. Lecz dla pełnego wykorzystania morza konieczne jest i jedno i drugie. Własne statki handlowe, aczkolwiek są instrumentem polityki gospodarczej posiadają niewątpliwie znaczenie polityczne.

Odwiedzając porty zagraniczne, nawiązując kontakty z innymi narodami, statki handlowe roznoszą po świecie imię ojczyste i popularyzują dany kraj. Narody są znane w szerokich masach obcych krajów przede wszystkim przez wytwory swej pracy, lecz nic tak nie bije w oczy, jak flaga handlowa i wojenna na statkach w portach rozsianych po całym świecie.

Pod względem gospodarczym własna flota ma duże znaczenie dla bilansu płatniczego każdego kraju, to jest dla równowagi wymiany towarów i usług /pod usługami rozumie się pośrednictwo handlowe, przewóz, ubezpieczenie/ z innymi narodami. Za każdy produkt otrzymany z zagranicy, za każdą materialną usługę wyświadczoną przez inne kraje trzeba płacić własnymi wytworami lub produktami, względnie własnymi usługami. Na tym oparta jest równowaga bilansu płatniczego. W tej równowadze pozycja transportu, a w szczególności transportu morskiego odgrywa poważną rolę.

Nie jest konieczne, aby cały przywóz lub wywóz były uskuteczniane na własnych statkach. Nie byłoby to nawet możliwe, wobec istnienia konkurencji poszczególnych krajów między sobą. Lecz jeśli bardzo nieznaczna tylko część własnego obrotu towarowego jest uskuteczniana własnymi środkami przewozowymi—to wówczas trzeba drogo płacić za te obce świadczenia własnym wzmożonym eksportem, lub też odbierać mniejszą ilość towarów zagranicznych. Dlatego też posiadanie własnego tonażu wzmaga bogactwo kraju. Polska nie wiele ponad 10% swego obrotu towarowego przewoziła na własnych statkach. Odbijało się to ujemnie na naszym bilansie. Powiększenie własnej floty handlowej stanowi zatem ze stanowiska gospodarczego niewątpliwie jedno z poważnych zagadnień naszej polityki morskiej i gospodarczej.

Należy pamiętać, że jednym z warunków i podstaw normalnych stosunków handlowych i rozwoju obrotu towarowego jest bezpieczeństwo kraju i pewność jego obrotów. Dlatego posiadanie silnej floty wojennej, zdolnej do obrony własnego wybrzeża i dróg morskich, nie jest również pozbawione znaczenia gospodarczego. Potężny rozwój handlu W. Brytanii oparty był nie tylko na wielkiej flocie handlowej, lecz i na posiadaniu potężnej floty wojennej, zabezpieczającej trwałość i pewność stosunków.

Widzimy więc, jak gospodarcze, polityczne, a nawet wojenne sprawy morskie łączą się w jedną całość. Zagadnienia te niewątpliwie stanowić będą nadal przedmiot wielkiej troski i pracy narodu polskiego, gdy powrócimy do kraju. Również obecnie przez zgodny wysiłek wszystkich czynników związanych z marynarką handlową, zarówno Rządu jak i kierowników przedsiębiorstw, oficerów i marynarzy, możemy zrobić niejedno dla ochrony i rozwoju naszej marynarki, która była i będzie dumą naszego narodu, była i będzie jednym z instrumentów jego siły.

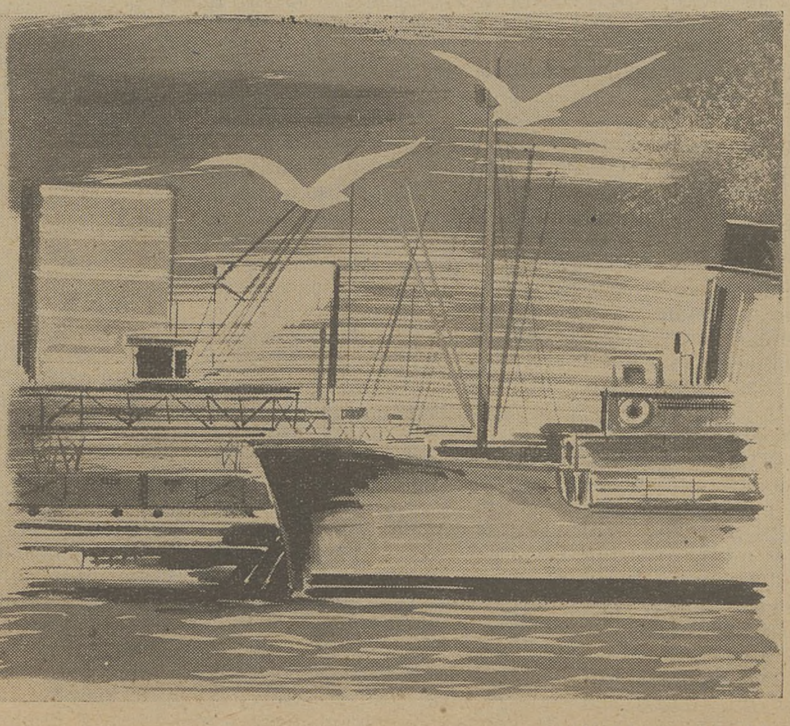
Henryk Strasburger

W lutym tego roku—w rocznicę objęcia morza—wydaliśmy numer specjalny poświęcony naszej Marynarce Wojennej. Odgłosy tego przedsięwzięcia były nad spodziewanie żywe i to nie tylko tu, ale i po drugiej stronie Oceanu: cały materiał tego numeru został przedrukowany przez prasę polską w Ameryce.

Dzisiejszy numer "Polski Walczącej," którego data zbiega się z dorocznym "Świętem Morza," obchodzonym tłumnie i uroczyście na polskim wybrzeżu, poświęcamy Polskiej Flocie Handlowej i sprawom gospodarki morskiej. Jest to temat bodaj jeszcze mniej znany prasie polskiej, niż dokonania naszej siły zbrojnej na morzu. Pragniemy tym numerem zwrócić uwagę Czytelników na nasz realny dorobek morski, na fakt, że jego niebłaha część—jedyne dobro materialne, jakie unieśliśmy z rozgromu—Flota Handlowa jest tu z nami, chcemy wreszcie podnieść dobitnie prawie zapoznaną prawdę, że z nakazów tej szczególnej wojny Flota Handlowa, wbrew swojej skromnej nazwie, jest żywym, czynnym, nieschodzącym z odcinka uczestnikiem Polski Walczącej.

Niech ten numer cały zwrócony w stronę Gdyni, w stronę morza, w stronę dalekich szlaków morskiego frontu—zaniesie od nas, żołnierzy armii lądowej, lotników i marynarzy Polskiej Marynarki Wojennej, żołnierskie pozdrowienie marynarzom Polskiej Floty Handlowej, niech ich upewni o naszej pamięci, naszym podziwie i braterskiej z nimi jedności.

Tymon Terlecki



rys. Tadeusz Lipski

Nasza praca na morzu

Po odzyskaniu przez Polskę w 1918 r. skrawka należnego Jej wybrzeża, wojna bolszewicka i wrogie stanowisko zajęte wówczas w stosunku do Polski przez robotników portowych gdańskich, którzy odmówili wyładunku ze statków przeznaczonego dla nas materiału uzbrojenia, a także zamknięcie przez Niemcy granicy lądowej dla dostaw wojskowych z państw zachodnich, były jaskrawym ostrzeżeniem, że bez bezpośredniego dostępu do morza poprzez własne terytorium, Polska skazana jest całkowicie na zależność, zarówno pod względem gospodarczym, a co za tym idzie i politycznym, od zachodniego sąsiada, odwiecznego wroga Rzeczypospolitej.

Dlatego też zapoczątkowana w czasie wojny bolszewickiej budowa portu w Gdyni, nie została zaniechana, lecz była kontynuowana, a w roku 1923 została oparta na uchwale sejmowej.

Wybuch wojny celnej z Niemcami, która spowodowała konieczność szukania dla naszego węgla nowych rynków zbytu w krajach skandynawskich, a następnie angielski strajk węglowy w r. 1926, który otworzył nowe perspektywy w Skandynawii dla węgla polskiego,—były nowymi bijącymi w oczy dowodami, czym jest dla państwa niekontrolowana przez nikogo wolna granica morska. Fakty te stały się potężnym bodźcem dla uaktywnienia naszej polityki handlowo-morskiej.

Rozbudowa portu w Gdyni zostaje oparta na długoterminowej umowie kredytowej, która pozwala na prowadzenie robót w tempie przyśpieszonym; to samo dotyczy i naszej floty handlowej, która do roku 1927 liczy zaledwie ok. 14.000 TRB. i dopiero w roku 1928 dosięga cyfry około 27.000 TRB. Od tej też chwili prace nasze na odcinku morskim posuwają się już znacznie szybciej, pomimo wielu trudności i oporów.

PRACA OD PODSTAW

Nie należy nadto zapominać ani na chwilę, że prace te Polska musiała prowadzić od samych podstaw, bez żadnego doświadczenia, przy prawie zupełnym braku fachowców, bez żadnych wzorów i przykładów do naśladowania, mając za konkurentów państwa o wielowiekowej tradycji morskiej, które od lat usadowiły się na morzu, ciągnąc stąd zyski i korzyści i nie mając najmniejszego zamiaru dzielenia się swym dorobkiem z nowym przybyszem,—że zatym zmuszona była do improwizacji na tym zupełnie nowym dla niej odcinku i do nadrabiania w przyśpieszonym tempie utraconych setek lat doświadczenia morskiego i pracy na morzu.

Port gdyński jest więc rozbudowywany co raz intensywniej: w roku 1924 wykazuje on ogółem około 10.000 ton obrotu, w roku 1926 posiada już przeszło 400.000, w r. 1927—ok. 900.000, w 1928—ok. 2.000.000 ton, a w r. 1933—już przeszło 6 milionów ton obrotu. Ten znakomity rozrost portu gdyńskiego powoduje, w pierwszych latach rozbudowy Gdyni, ironiczne ustosunkowanie się do niej Gdańska, w następnych—jego irytację i protesty, nawet na terenie Ligi Narodów, a wreszcie w r. 1933 doprowadza do układu polsko-gdańskiego mającego na celu możliwie równomierne wykorzystanie obu portów polskiego obszaru celnego.

Taka reakcja Gdańska jest zrozumiała, jeśli się zważy, że roczny obrót portu gdańskiego, w najświetniejszym jego okresie przed wybuchem wojny w roku 1914, wynosił zaledwie 2.500.000 ton, po włączeniu zaś Gdańska do polskiego obszaru celnego i po uzyskaniu w ten sposób przez Gdańsk niczym nie krępowanych połączeń z jego naturalnym zapleczem, a także po rozbudowie i unowocześnieniu jego portu,—obroty Gdańska dochodzą, w latach 1928-1931, do zawrotnych dla tego portu cyfr ponad 8 milionów ton rocznie; poczym, w związku z rozrostem Gdyni, a także w związku z kryzysem światowym, zaczynają spadać w latach 1932-33 do ok. 5 mil. ton rocznie. Po zawarciu polsko-gdańskiego układu i przeprowadzeniu pewnej specjalizacji portów w Gdyni i w Gdańsku, obroty obu portów stale wzrastają, uzyskując co raz poważniejszy tranzyt czechosłowacki, węgierski, rumuński i innych państw bałkańskich i wynoszą w roku 1938 przeszło 9 mil. ton w Gdyni i przeszło 7 mil. ton w Gdańsku. W roku 1939 obroty w obu portach kształtowały się na poziomie roku 1938.

Tonaż naszej Marynarki Handlowej wykazuje również poważny rozwój i wynosi w roku 1931 "już" przeszło 68 tysięcy ton brutto, głównie dzięki nabyciu trzech większych statków pasażersko-towarowych, mających utrzymywać komunikację pomiędzy Gdynią i Ameryką Północną, a także przejąć polski ruch emigracyjny na tym szlaku (s/s "Polonia," s/s "Kościuszko" i s/s "Pułaski"); w roku 1933 zostają zamówione dwa dalsze nowoczesne transatlantyki motorowe pasażersko-towarowe (m/s "Piłsudski," m/s "Batory" po 14.300 BRT. każdy).

Jednocześnie z rozbudową portu w Gdyni i w Gdańsku oraz naszego tonażu handlowego zaczyna się również rozbudowa polskiego rybołóstwa morskiego. Z chwilą objęcia przez Polskę wybrzeża, rybołóstwo morskie prawie nie istniało, gdyż było uprawiane przez miejscowych Kaszubów jedynie tylko w bezpośredniej bliskości lądu i przy pomocy łodzi żaglowo-wiosłowych, bezpokładowych, które nie były w stanie ani wychodzić na dalsze połowy, ani też pracować w bardziej burzliwą pogodę. Wyjątek stanowiło zaledwie kilka kutrów rybackich do połowów przybrzeżnych, które należały do rybaków Niemców osiadłych na Helu. Bardziej intensywne prace nasze na tym odcinku, dzięki wysiłkom nielicznych ideowych jednostek, oddających się całą duszą i z całym poświęceniem temu zagadnieniu, rozpoczęły się około roku 1928, przy czym przede wszystkim zajęto się stworzeniem rybołóstwa bałtyckiego w drodze wyposażenia rybaków Polaków w nowoczesne kutry rybackie, co raz to większe i o silniejszym napędzie, umożliwiające prowadzenie połowów nie tylko u wybrzeży polskich i na głębi gdańskiej, lecz również na wodach bardziej odległych Bałtyku, w okolicach Bornholmu lub też zatoki Ryskiej. Równocześnie starano się położyć podwaliny pod dalekomorskie rybołóstwo polskie a więc pod rybołóstwo śledziowe a także rybołóstwo pełno-morskie uprawiane na wodach arktycznych. Zadania te były realizowane stopniowo w miarę posiadanych funduszów oraz możliwości technicznych.

Nadto rozbudowano, względnie pobudowano na nowo, szereg portów rybackich celem stworzenia dogodnych baz dla naszego rybołóstwa morskiego przybrzeżnego, bałtyckiego i dalekomorskiego, m.i. w Helu, Jastarni, Kuźnicach, Chałupach, Pucku a także we Władysławowie, gdzie powstał pierwszy nowoczesny port rybacki od strony pełnego morza. Projektowano również rozpoczęcie budowy portu rybackiego w Mechlinkach.

KONKURENCI PRZECIW GDYNI

Jednakże ta wzmożona działalność Polski na morzu i uzyskane w stosunkowo krótkim czasie pozytywne osiągnięcia na tym odcinku, będące wynikiem zarówno bardzo poważnych inwestycyj w zakresie rozbudowy naszych portów oraz naszej floty handlowej i rybołóstwa morskiego,—jak również naszej polityki handlowo-morskiej, gospodarczej, skarbowej i emigracyjnej /walka konkurencyjna na odcinku żeglugowym i rybołóstwa morskiego, cła morskie, portowe taryfy kolejowe, przepisy emigracyjne, opłaty portowe i t.p./, mającej na celu wywalczenie dla Polski prawa do życia, bytu i pracy na morzu na zasadach równorzędności z innymi narodami morskimi—zaczęła napotykać na co raz większe trudności ze strony dotychczasowych eksploatatorów mórz.

Trudności te pochodziły przede wszystkim, o czym już wspomniano, z układu gospodarczego świata w chwili odzyskania przez Polskę niepodległości. Do tego czasu bowiem zarówno w zakresie usług transportowych flot handlowych i obsługi przez nie ruchu emigracyjnego, jak również i w zakresie portów a także rybołóstwa morskiego —nastąpił już pewien podział pomiędzy pracującymi dotąd na morzu banderami, portami oraz producentami ryb morskich.

W zakresie żeglugowym podaż tonażu była dostateczna a w kilka lat po wojnie, około roku 1930, a zwłaszcza w czasie kryzysu światowego 1932-1935, nawet nadmierna w stosunku do zapotrzebowania. Ruch emigracyjny, po pewnym nasileniu bezpośrednio po wojnie, wykazywał dążności zniżkowe. Porty europejskie, a w szczególności porty niemieckie i porty Morza Bałtyckiego—posiadały swe zdobyte kilkusetletnią pracą zaplecza, którymi nie miały zamiaru dzielić się z portami nowymi. Rybołóstwo morskie było również rozwinięte w stopniu dostatecznym, by pokrywać zapotrzebowanie rynków światowych.

Polska ekspansja morska z konieczności więc musiała być połączona z odbieraniem interesów konkurencyjnym portom, banderom i rybołóstwu morskiemu a zwłaszcza śledziowemu. Oczywistą jest rzeczą, że taka akcja z naszej strony napotykała na sprzeciw i walkę ze strony konkurujących z nami krajów, ciągnących dotąd niepodzielne zyski i korzyści z Polski w dziedzinie usług morskich, żeglugowych, portowych, czy rybołóstwa morskiego.

Tego rodzaju stan rzeczy, stan walki, stan powstających ciągle konfliktów nie mógł jednak trwać wiecznie, gdyż w związanej z tym atmosferze niepewności było rzeczą niezmiernie trudną prowadzenie długofalowej, programowej i planowej pracy przez Polskę na odcinku morskim. Dążeniem naszym było zatym uzyskać możność harmonijnej współpracy z innymi krajami morskimi, nie rezygnując jednak ani z naszych dotychczasowych osiągnięć na tym odcinku, ani też z naszych słusznych dążeń na przyszłość, lecz przeciwnie stwarzając sobie silne podstawy i zabezpieczając wielkie możliwości do dalszej intensywnej ekspansji naszej na morzu.

Takim momentem przełomowym staje się negocjowana w 1934 roku umowa handlowa polsko-angielska. Polska formułuje po raz pierwszy w historii swe postulaty morskie, domagając się uznania niezaprzeczonych praw Polski do bytu i pracy na morzu na zasadach równorzędności oraz do stosowania w tym celu potrzebnych środków. Po długich rokowaniach obfitujących w momenty dramatyczne Wielka Brytania, największa potęga morska, uznaje słuszność naszych żądań i kluczowy dla naszej dalszej pracy na morzu, polsko-angielski traktat handlowo-nawigacyjny zostaje zawarty w roku 1935. Ustalił on zasady współpracy na odcinku morskim pomiędzy Polską a Wielką Brytanią. Zasady te, ze względu na decydujący głos tego państwa w dziedzinie zagadnień morskich, stają się wytycznymi dla wszystkich późniejszych traktatów handlowych i nawigacyjnych, zawieranych z Polską.

FLOTA HANDLOWA ROŚNIE

Traktat ten jest zatem punktem wyjściowym dla ustalenia na dłuższą metę naszej polityki handlowo-morskiej, która, opierając się na fakcie, że przez nasze porty w Gdyni i Gdańsku przechodzi już około 75% naszych obrotów towarowych, bandera zaś nasza uczestniczy zaledwie w około 10% tych obrotów a własne rybołóstwo morskie zaspakaja niespełna 30% naszego zapotrzebowania,—od roku 1936 wysuwa na pierwszy plan i kładzie główny nacisk na rozwój i rozbudowę naszej marynarki handlowej i floty rybołówczej. W tym mianowicie roku zostaje opracowany szczegółowy plan rozbudowy naszej floty handlowej i rybołóstwa morskiego na najbliższe piętnastolecie. Miał on być realizowany w dwu etapach: pierwszy pięcioletni, przewidywał nabycie około 100.000 T.R.B., drugi dziesięcioletni,—około 350.000 T.R.B.

Urzeczywistnianie pierwszego etapu rozpoczyna się w roku 1937 i jest prowadzone bardzo intensywnie. W latach 1937-1939 zostaje nabyty względnie zamówiony, cały szereg nowych statków handlowych i rybołówczych, o ogólnym tonażu ponad 60.000 ton brutto, a w tym dwa najbardziej nowoczesne transatlantyki motorowe: m/s "Sobieski" i m/s "Chrobry" dla obsługi towarowo-emigracyjnego szlaku południowo-amerykańskiego. Niektóre z tych statków są budowane przy współudziale polskich inżynierów i robotników na stoczni gdańskiej, a statek s/s "Olza" oraz kilka lugrów rybackich, — zapoczątkowuje budowę statków pełnomorskich na pierwszej polskiej stoczni w Gdyni.

Eksploatacja morza przedstawia dla Polski co raz bardziej realne wartości; posiadanie własnych portów, własnej floty handlowej i własnego rybołóstwa morskiego nie tylko uniezależnia nas od naszych sąsiadów, lecz nadto zaczyna przysparzać państwu zupełnie wymiernych korzyści materialnych: oszczędności na przykład na frachtach kolejowych samego tylko węgla przewyższyły koszta budowy całego portu gdyńskiego wraz z wszystkimi urządzeniami i inwestycjami w tym porcie; zysk bilansu płatniczego na skutek posiadania w roku 1936 floty handlowej o tonażu zaledwie około 82.000 ton brutto—wyniósł już jednak niespełna 21.000.000 złotych, a na samych przewozach osobowych polskimi statkami—ponad 13.000.000 złotych; połowy polskiego rybołóstwa morskiego już w roku 1937 stanowią wartość przeszło 5.000.000 złotych.

ROK 1939

Tymczasem nadchodzi rok 1939. Nad Polską zawisa groźba zatargu zbrojnego. We wrześniu brutalna napaść niemiecka przerywa pracę pokojową Polski na morzu, rokującą tak piękne nadzieje. Nie zdołała ona przerwać jednak ani na chwilę pracy naszej Marynarki Handlowej oraz służby bojowej Marynarki Wojennej.

Nasza flota handlowa i rybołówcza, która w chwili wybuchu wojny liczy około 135.000 ton brutto /w budowie dalsze 20.000 TRB/, znajduje się już wówczas prawie w całości, dzięki poleceniom dyslokacyjnym wydanym za wczasu w ścisłym porozumieniu z Marynarką Wojenną—poza wodami Bałtyku. Ostatnie statki opuściły Gdynię nocą dnia 29 sierpnia 1939 roku. Na wodach terytorialnych pozostały jedynie jednostki oddane do dyspozycji Marynarki Wojennej.

Przebywające na Bałtyku statki nasze stopniowo gromadzą się w portach Anglii i Francji, gdzie funkcjonują przewidziane na wypadek wojny zastępcze organy dyspozycyjne naszej floty handlowej. Po okresie aktywności związanej z załadunkiem i transportem materiałów przeznaczonych dla Polski, a następnie po przystosowaniu się do nowych warunków, rozpoczynają ścisłą współpracę z flotami sojuszniczymi we wspólnym wysiłku wojennym.

Z Rządem Brytyjskim zostaje zawarty w dniu 12. października /25 listopada 1939 r. układ, dotyczący współpracy polskiej floty handlowej z brytyjską flotą handlową; wytyczne tego układu zostały przenegocjowane jeszcze przed wojną.

W ten sposób na terenie sojuszniczym, z dala od Kraju, powstaje zamknięta w sobie komórka gospodarcza o całym kompleksie zagadnień stanowiących jak gdyby miniaturę wszystkich zagadnień państwowych, a więc nie tylko zagadnień czysto eksploatacyjnych, gospodarczych i finansowych, lecz także zagadnień dotyczących stosunku do służby wojskowej, zagadnień społecznych, emerytalnych, zagadnień ubezpieczeń społecznych wszelkiego typu i rodzaju, ustawodawczych, finansowo-budżetowych i podatkowych, zagadnień sądownictwa, wymiaru kary i egzekutywy, zagadnień propagandowych, a wreszcie zagadnień oświatowych, dotyczących w szczególności fachowego szkolenia młodzieży na oficerów i marynarzy Marynarki Handlowej, a także wszelkiego rodzaju fachowców odcinka morskiego, jak: inżynierów budowy okrętów i maszyn okrętowych, pracowników administracji morskiej i t.p. Część z tych zagadnień została już rozwiązana, część jest w trakcie rozwiązywania, część wreszcie oczekuje dopiero na rozwiązanie.

Dzięki poparciu *British Council* stworzono możliwości kształcenia się wzgl. odbywania praktyki kilku studentom, specjalizującym się w budownictwie okrętowym lub maszyn okrętowych. Nadto uruchomiono specjalną Komisję Egzaminacyjną, umożliwiającą uzyskiwania dyplomów szyprów i maszynistów, a nawet oficerów Marynarki Handlowej, członkom załóg, którzy wykażą się potrzebnym zasobem wiedzy fachowej. Czynione są starania szkolenia młodzieży na zawodowych marynarzy. Projektuje się również praktyczne szkolenie rybaków dalekomorskich.

Tymczasem nasza flota handlowa, współpracując z flotami sojuszniczymi w bardzo trudnych warunkach wojennych, zyskuje sobie powszechne uznanie. Przyjmuje ona udział zarówno w przewozie naszych uchodźców z półwyspu bałkańskiego do Francji, jak również w akcji u wybrzeży Norwegii, a wreszcie w akcji ewakuacyjnej z Francji i Afryki. Pracuje ona także w przewozach towarowych i osobowych związanych z prowadzeniem wojny nie tylko na wodach europejskich i Morza Śródziemnego, lecz także na wodach Atlantyku i Pacyfiku. Wszędzie jej bandera, obok bandery Marynarki Wojennej a także obok naszego lotnictwa i wojska, jest widomym i niezbitym dowodem istnienia Polski i Jej nieustającej walki z wrogiem.

Praca ta jest połączona niestety z ciężkimi ofiarami. Flota nasza ponosi bardzo bolesne straty, pomiędzy którymi na pierwsze miejsce wysuwa się strata naszego liniowca m/s "Piłsudski." Straty te zostaną częściowo pokryte przez nabycie czterech większych statków, z których dwa jednak do końca wojny będą musiały pływać pod banderą brytyjską.

Nasza Marynarka Handlowa, chciaż najmniejsza i najmłodsza z flot sojuszniczych, zdobywa sobie rozgłos swymi niezwykłymi wyczynami, jak na przykład przedarciem się trzech naszych statków z Bałtyku, ucieczką szeregu statków z portów afrykańskich, gdzie zostały zaaresztowane przez władze francuskie, walką z samolotami niemieckimi i w ogóle swym zachowaniem się w najtrudniejszych okolicznościach wytworzonych warunkami wojennymi.

NOWE ZADANIA

Jednakże z każdym nowo rozpoczętym miesiącem wojny zadania nasze tutaj w odniesieniu do odcinka morskiego stale rosną. Tonaż nasz w wojennych warunkach pracy szybko niszczeje i zużywa się; dalsze straty zawsze są możliwe. Musimy zatem dołożyć wszelkich starań, by móc wrócić do Polski z flotą nie zmniejszoną, lecz przeciwnie, — powiększoną po wojnie.

Fachowców morskich nigdy nie mieliśmy w nadmiarze; raczej cierpieliśmy nawet na ich brak w ostatnich latach przed wojną; wrogowie nasi czynią wszystko, by pozbawić Polskę tych, którzy pozostali jeszcze w Kraju. Grozi nam po wojnie zupełny brak ludzi obeznanych z pracą na odcinku morskim; grozi nam po prostu to, że nie będzie komu przejąć z rąk najeźdźcy tego odcinka.

Dlatego też będziemy musieli wzmóc wysiłki, by, w znacznie szerszym, niż dotąd zakresie zorganizować zawodowe szkolenie, praktyczne i teoretyczne, przyszłych fachowców morskich, zarówno w drodze pomocy w studiach w tutejszych uczelniach fachowych, jak i w drodze zorganizowania kursów, a wreszcie w drodze rozmieszczania i kształcenia praktykantów w polskich przedsiębiorstwach żeglugowych oraz w morskiej administracji angielskiej, a także w firmach angielskich zarówno żeglugowych, jak też maklerskich, rybołówczych, ekspedycyjnych, ubezpieczeń morskich i t.p.

Specjalnym zagadnieniem jest szkolenie na tutejszych politechnikach oraz na stoczniach angielskich przyszłych inżynierów okrętowych, niezbędnych dla uruchomienia w Polsce budowy statków na własnych stoczniach.

Wojna obecna wykazuje dowodnie, jak wielkie znaczenie dla Państwa posiada należyte opanowanie i wykorzystanie morza. Zarówno nasz Premier, jak i Premier Wielkiej Brytanii, stwierdzają w swoich wywiadach, że losy wojny ważą się głównie na Atlantyku. Od sprawności przewozów morskich, od sprawności przeładowczej portów zależy w dużym stopniu zwycięstwo nad wrogiem, flota zaś rybołówcza nie tylko karmi Kraj, lecz nadto pełni bezpośrednio pomocniczą służbę bojową w obronie wybrzeży.

Leonard Możdżeński

Polska Flota Handlowa walczy

"Szesnastu oficerów i marynarzy polskiej floty handlowej zostało odznaczonych Krzyżem Walecznych za czyny bohaterstwa, odwagi i poświęcenia w walce z wrogiem na morzu."

Tak brzmi oficjalny komunikat. Oprócz nazwisk marynarzy nie zawiera on ani nazwy statku, ani też nie określa bliżej okoliczności, w jakich polscy marynarze tak zaszczytnie się wyróżnili, bo tajemnica wojskowa, dobro sprawy—nie pozwalają jeszcze na razie ujawniać nawet tak pozornie błahych szczegółów.

Jedynie suchy, typowo żołnierski raport jednego z oficerów polskiej floty handlowej nieco dokładniej opisuje nam czyny odznaczonych marynarzy. Z raportu tego dowiadujemy się, że dnia . . . statek polski . . . został zaatakowany na morzu . . . przez kilka niemieckich bombowców. Szereg bomb wzniecił pożar na statku, który wkrótce stanął w płomieniach. Załoga, ostrzeliwując bez przerwy atakującego przeciwnika, równocześnie starała się opanować pożar na statku. Jednak nowe bomby, wciąż spadające na pokład, zmusiły kapitana do rezygnacji z ratowania statku. Padł tragiczny rozkaz opuszczenia statku. Ale i wtedy jeszcze załoga nie skapitulowała. Nie tylko nie zaprzestała walki z żywiołem, który opanował już niemal wszystkie części statku, ale nadto z bezprzykładnym poświęceniem ratowała wszystkich pasażerów, przede wszystkim rannych. Dzięki temu poświęceniu całej załogi—ofiary w ludziach były minimalne.

Dalej raport opisuje zachowanie się wyróżnionych członków załogi statku:

". . samolot nieprzyjacielski otworzył ogień z karabinu maszynowego, ostrzeliwując silnie statek i zrzucając za każdym razem serie bomb, z których część trafiła w nadbudówkę oficerów i mechaników i wybuchem swoim spowodowała pożar, który zaczął gwałtownie szerzyć się po statku. W tych okolicznościach kapitan Z.D. wykazał wielką przytomność umysłu na powierzonym mu stanowisku, rozkazując przede wszystkim, w odpowiednim czasie, przy zbliżaniu się samolotu, otworzyć do niego ogień. Niezależnie od tego, wskutek należytej oceny sytuacji i właściwych zarządzeń—kapitan D., w warunkach grożących mu utratą życia przyczynił się do uratowania prawie całej załogi. . ."

". . . starszy mechanik Z.K., pomimo rozkazu opuszczenia statku, gdyż z mostkiem kapitańskim nie można już było się skomunikować, pozostaje sam w maszynie i wraz z asystentem L. manewruje maszynami. Odstawia mechanizmy, wraz z asystentem zapuszcza dynamo i wraca do maszynowni, by spuścić ropę z górnych tanków. Spuszcza ropę z tanków maszyn pomocniczych, jednak ze względu na wydobywające się gazy, do głównej maszynowni już dojść nie może. W wykonaniu swoich obowiązków, jak i w akcji ratowniczej, wykazuje odwagę, zimną krew i zdecydowanie. . . ."

". . . starszy oficer kpt. K.B., po otrzymaniu od kapitana pierwszych rozkazów, organizuje akcję gaszenia ognia, co jednak, wskutek nieustannych ataków na statek, nie daje rezultatów. Następnie, nie mogąc skomunikować się z kapitanem, który na mostku odcięty był ogniem od śródokręcia—prowadzi sam akcję ratunkową na tylnym pokładzie. Wykazuje dużo zimnej krwi i odwagi, dzięki której uratowano wielu ludzi. . . ."

". . . drugi oficer kpt. J.D. wykazał odwagę przy początkowych próbach gaszenia pożaru. Następnie, na przednim pokładzie, gdy nie udało mu się przynieść z dziobu sztormtrapu, jak tego żądał kapitan, z własnej inicjatywy, pomimo gęstego dymu w dolnych pomieszczeniach, udaje się wraz z młodym stewardem P. do magazynu celem wyszukania innego sztormtrapu. W dalszym ciągu akcji wydostaje z innych pomieszczeń dwu rannych. Jego zimna krew i inicjatywa zasługują na wyróżnienie. . . ."

". . . drugi mechanik T.S., pomimo poważnych obrażeń cielesnych, wykazał zimną krew i odwagę i dopiero siłą został zaprowadzony do szalupy, gdyż chciał pozostać na statku, by brać udział w ratowaniu innych. . ."

". . . lekarz okrętowy dr. B A. wykazał zimną krew i ofiarność w służbie, opatrując rannych w szpitalu okrętowym, gdzie, nie zwracając uwagi na dzwonki alarmowe i rozkaz opuszczenia statku, przeprowadzał pośpiesznie konieczne opatrunki. Gdy szpital napełnił się gęstym dymem, wychodzi po ewakuowaniu rannych i kontynuuje swą pracę na pokładzie. Dzięki swej przytomności umysłu zabiera walizkę z opatrunkami, co umożliwia mu dalsze opatrywanie rannych na pokładzie kontrtorpedowca, który przyjął rozbitków na morzu. . ."

". . . asystent maszynowy T.L., gdy biegł na stację ratunkową, odebrał rozkaz, przenoszony z mostku kapitańskiego do maszynowni przez jednego z marynarzy. Pozostaje w maszynowni przy starszym mechaniku K. i wykonuje wszystkie jego rozkazy, wykazując zimną krew i odwagę. . ."

". . . asystent maszynowy M.F., pomimo rozkazu opuszczenia statku, wykonuje instrukcję, przewidzianą na wypadek uszkodzenia statku, odstawia ropę na kotle w maszynowni u góry, w bezpośrednim sąsiedztwie pożaru i na rozkaz starszego mechanika odstawia parę, meldując o tym następnie starszemu mechanikowi, który wtedy znajduje się jeszcze w maszynowni. Maszynownię opuszcza dopiero na rozkaz starszego mechanika. Wykazuje szczególną odwagę i zimną krew przy spuszczaniu szalup, stojąc przy windzie na palącej się nadbudówce. . . ."

". . . bosman J.K. wykazał dużo odwagi i samodzielności przy opuszczaniu szalup, których windy obejmował ogień. . . ."

". . . starszy marynarz S.M. stał przy windzie szalupy nr. 4. Na rozkaz kapitana, by zatrzymać szalupę dla ludzi z pokładu, nie tylko zatrzymał szalupę, lecz trwał przy windzie, mimo, że pokład palił mu się pod nogami a ubranie na nim się tliło. Dopiero na rozkaz dalszego opuszczenia szalupy, spuścił ją na wodę i następnie sam przeszedł do innej szalupy. Wykonanie rozkazu z zimną krwią w tak niebezpiecznych warunkach zasługuje na specjalne wyróżnienie."

". . . starszy marynarz E.K. wykazał odwagę, trwając na stanowisku wśród ognia i dymu przy spuszczaniu szalupy nr. 7. . . ."

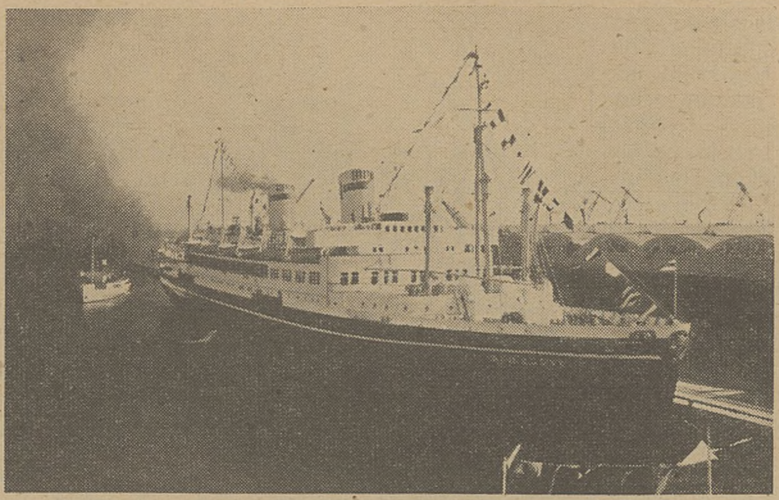
". . . starszy marynarz Z.K. wykazał dużą odwagę i inicjatywę w ratowaniu rannych. . ."

". . . młodszy marynarz S.O. wykazał dużą odwagę przy wyszukiwaniu rannych. Przeszukuje wraz z kapitanem tylny pokład i międzypokład, gdzie odznaczył się dużą odwagą i zimną krwią, trwając na posterunku wśród duszącego dymu. . . ."

". . . asystent prowiantowego W.M. wykazał inicjatywę i odwagę w odszukiwaniu rannych. . ."

". . . steward J.W. wraz ze starszym oficerem kpt. B. organizował schodzenie ludzi z palącego się tylnego pokładu; mocował siatki, wyjmował reling, zajmował się transportem rannych. Wykazał zimną krew, odwagę i inicjatywę. . ."

". . . młodszy steward J.P. był przy drugim oficerze kpt. D., gdy ten otrzymał od kapitana rozkaz przeniesienia z dziobu statku sztormtrapu, który miał być przeniesiony z przedniego pokładu celem umożliwienia ludziom wyjścia z przedniego międzypokładu, odciętego ogniem od pozostałych części statku. Nie mogąc przenieść sztormtrapu, który im się zerwał, pomimo gęstego dymu udaje się do magazynu, by stamtąd przynieść inny sztormtrap. Dzięki jego pomocy zostaje później uratowanych jeszcze dwóch rannych, wyniesionych z dolnych pomieszczeń. W czasie akcji wykazał dużą odwagę i zimną krew. . ."



Przytoczyliśmy tylko suchy raport jednego z oficerów marynarki handlowej. Ileż w nim jednak treści.

. . . starszy marynarz M. trwał na swym posterunku, mimo, że pokład palił mu się pod nogami, a ubranie na nim się tliło. . . ." Raport określa to skromnie jako odwagę i zimną krew. A to przecież czyn godny Kątskiego czy sienkiewiczowskiego Kmicica.

* * *

Starszy marynarz M. nie stanowi wyjątku wśród załóg statków polskiej floty handlowej. Ta sama odwaga, poświęcenie i zimna krew cechuje nie tylko jego i innych członków załogi jego statku, lecz wszystkich marynarzy naszej floty handlowej. Ich wszystkich odwaga, poświęcenie i zimna krew—to główna treść krótkich, lecz jakże bogatych dziejów wojennych naszej floty handlowej.

Jak już wiadomo, zdradziecka napaść niemiecka nie zdołała przerwać ani na chwilę pracy naszych statków żeglugi i rybołóstwa morskiego. Przewidując możliwość zatargu zbrojnego, przedsięwzięto we właściwym czasie odpowiednie przemieszczenie jednostek floty handlowej i rybołówczej, dzięki czemu uratowaliśmy niemal cały nasz tonaż, dając nim bardzo poważny wkład do wspólnego wysiłku wojennego wszystkich sprzymierzonych.

Na polskich wodach pozostały jedynie statki żeglugi i rybołóstwa morskiego, niezbędne dla obrony Gdyni i wybrzeża. Wszystkie te jednostki spełniły swe zadania chwalebnie, wpisując się złotymi zgłoskami do księgi dziejów polskiej floty handlowej. Na mostku kapitańskim jednej z nich ginie bohatersko od bomby wroga dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, ś.p. kapitan Stanisław Kosko. Wreszcie w ostatnich dniach walk o Gdynię, jednostki naszej floty handlowej, które zdołały uniknąć zagłady, zostają zatopione u wejścia do portu gdyńskiego, by wrogowi własnymi kadłubami zagradzać jeszcze drogę do basenów naszej ukochanej Gdyni.

Tymczasem większość naszej floty handlowej—zgodnie z planem dyslokacyjnym—gromadzi się w portach sojuszniczych Francji i W. Brytanii. Po wdarciu się najeźdźcy na nasze wybrzeże ostatnie nasze statki handlowe "Poznań," "Śląsk," "Rozewie," które celowo pozostawiono na Bałtyku, by utrzymywały łączność w czasie wojny pomiędzy Polską a portami Szwecji i Finlandii, pomimo niebezpieczeństw, grożących im ze strony floty wojennej Rzeszy i niemieckich pól minowych, przedostają się wodami Sundu na Morze Północne, a stamtąd do portów brytyjskich. Do tych portów, a także do portów francuskich, zawijają również statki handlowe i rybołówcze, które znajdowały się dotąd w oczekiwaniu na dyspozycje, w portach zachodniej Szwecji, Norwegii, Danii, Holandii i Belgii. Są one wszędzie witane z ogromnym entuzjazmem a nawet oficjalne czynniki naszych sprzymierzeńców nie ukrywały podziwu swego dla sprawności naszych marynarzy.

Specjalną kartę stanowi przedarcie się do W. Brytanii w pierwszych dniach wojny przez niemieckie pola minowe małego motorowca "Bug," który właśnie opuścił budującą go stocznię, położoną w Holandii, na granicy Niemiec.

Nasza flota handlowa i rybołówcza, znajdująca teraz oparcie w portach W. Brytanii i Francji jest już nieco szczuplejsza, niż w chwili wybuchu wojny, gdy tonaż nasz wynosił 135.000 ton, na wodach ojczystych bowiem, w obronie naszego wybrzeża zginęło szereg statków.

Współpracuje nasza flota z marynarką brytyjską. Zasady tej współpracy, ustalone jeszcze przed wojną, znajdują wyraz w polsko-angielskim układzie żeglugowym z października 1939 roku. Jest to prawdziwie syzyfowa i odpowiedzialna praca, wymagająca nie tylko zżycia się z żywiołem, ale i podporządkowania się niezwykle trudnym warunkom żeglugi wojennej, praca, narażona na ciągłe niebezpieczeństwa, grożące jej ze strony łodzi podwodnych, min, torped, bomb .

W końcu 1939 roku ginie wskutek działań wojennych chluba naszej floty handlowej, motorowiec "Piłsudski," a razem z nim ginie na posterunku śmiercią marynarza jego kapitan, ś.p. Mamert Stankiewicz. Bohaterski kapitan jest też pierwszym marynarzem naszej floty handlowej, który otrzymał w obecnej wojnie odznaczenie bojowe. Przyznano mu bowiem pośmiertnie krzyż Virtuti Militari.

Nasze statki handlowe i rybołóstwa morskiego pracują u boku naszej marynarki wojennej i brytyjskiej Navy, razem z flotami sojuszniczymi. Nie brak ich nigdzie, na żadnym morzu, niemal w żadnym porcie. Spełniają każde powierzone sobie zadanie, biorą udział w pamiętnych walkach we fiordach norweskich; są na morzu Śródziemnym przewożąc polskich uchodźców z portów Bliskiego Wschodu; są obecne również w portach francuskich i na wodach Francji w tragicznych dniach wielkiej bitwy o Francję, a później pracują chlubnie przy ewakuacji naszych sił zbrojnych z Francji. Nasza flota handlowa traci jeszcze dwie jednostki, dokumentując tym swój czynny wysiłek we wspólnej walce z wrogiem.

Dołączają się nowe piękne karty do powstającej właśnie po raz pierwszy w dziejach historii Polski naszej marynarki handlowej. Szereg naszych statków jest internowanych w portach kontrolowanych przez wroga. Usiłowanie wyjścia grozi zatopieniem. Statki zresztą są pozbawione przez internujące je władze najistotniejszych części okrętowych, co w zasadzie uniemożliwiało nawigację. A jednak, mimo to, nie bacząc na grożące niebezpieczeństwo, statki pokonują wszelkie przeszkody i budząc podziw w całym świecie, uchodzą z portów internujących je, by pracować nadal z flotami sojuszniczymi. Któż z nas nie pamięta brawurowej ucieczki s/s "Kromań" z Dakaru, o której przez szereg tygodni mówiono w całym świecie? I nie mniej odważnej ucieczki "Pułaskiego" i "Rozewia," które także były internowane w Dakarze?

Statki nasze są bezpośrednimi świadkami najpiękniejszych epizodów bohaterstwa wojny obecnej na morzu. Statki "Morska Wola" i "Puck" znajdują się w składzie konwoju, eskortowanego przez słynny już dzisiaj okręt Jego Królewskiej Mości "Jervis Bay," który rozpoczyna bohaterską i beznadziejną walkę z potężnym przeciwnikiem, pancernikiem niemieckim i, ginąc, ratuje prawie wszystkie statki przez siebie eskortowane, a w ich liczbie oba statki naszej floty handlowej.

Do tylu już pięknych epizodów krótkiej historii naszej floty handlowej dochodzą codziennie nowe. Raz po raz czytamy w prasie angielskiej, że "jeden z polskich statków handlowych zestrzelił atakujący go bombowiec niemiecki." Tak samo "konspiracyjnie," bo bez podawania nazwy statku—gdyż na to nie pozwala tajemnica wojskowa—pisano ostatnio o pewnym statku polskiej floty handlowej, który u wybrzeży amerykańskich pośpieszył na ratunek znajdującemu się w ogniu brytyjskiemu okrętowi wojennemu. W bardzo trudnych warunkach i tragicznych okolicznościach statek polski wyratował 23 ludzi z pośród załogi płonącego okrętu, przy czym, jak z dużym uznaniem podkreślali Anglicy—marynarze polscy wykazali wielką odwagę, ratując swych brytyjskich kolegów z narażeniem życia. I wreszcie—jak w roku ubiegłym w Norwegii i w Dunkierce—tak w roku bieżącym polska flota handlowa brała udział w ewakuacji wojsk i ludności cywilnej z Grecji i z Krety do Egiptu.

* * *

Niedługo miną dwa lata, a nasza flota handlowa, która, obok naszej marynarki wojennej, ani na chwilę nie zaprzestała służby dla dobra Rzeczypospolitej—pracuje nadal w ciężkich warunkach wojennych, stwierdzając przed całym światem, że aczkolwiek jedna z najmłodszych, potrafi dorównać nawet najstarszym i o najpiękniejszych tradycjach flotom handlowym świata, a także, że, pomimo wszystko, bandera polska wciąż trwa na swym posterunku.

Tę ogromną zasługę polskiej floty handlowej specjalnie podkreślił wielki patriota Ignacy Paderewski. W piśmie skierowanym do znajdujacych się czasowo w Nowym Yorku polskich marynarzy kilku polskich statków handlowych, Paderewski m. inn. pisze:

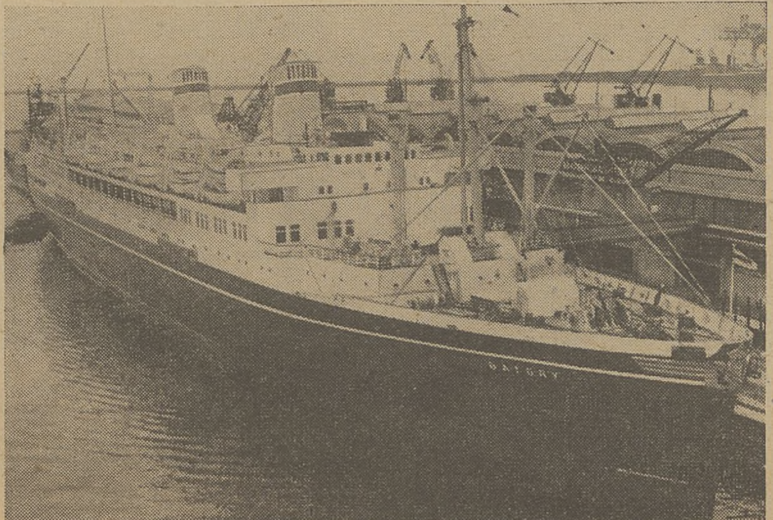
Z dumą i podziwem dowiaduję się nie tylko o bohaterskich wyczynach polskich marynarzy, ale i o nie mniej bohaterskiej, twardej pracy codziennej.

Wierzajcie mi, kochani marynarze, że zawsze i wszędzie jestem myślą i sercem z Wami, gdy wśród tysięcy przeszkód i niebezpieczeństw żeglujecie po morzach i oceanach, przewożąc do Europy tak pilnie tam potrzebne broń i amunicję. . . .

Niech Bóg Najwyższy waszej ofiarnej pracy błogosławi, polscy marynarze. Obyście w nagrodę za wasze poświęcenie rychło doczekali się owej nagrody uroczystej, a tak gorąco upragnionej chwili, kiedy znowu pod polską banderą wpłyniecie do polskiej Gdyni.

Na równi z żołnierzem, marynarką floty wojennej i lotnikiem—nasi marynarze floty handlowej spełniają swój obowiązek, i to na najniebezpieczniejszym bodaj froncie. A ponieważ spełniają go po żołniersku—na piersiach wielu z nich słusznie zawisł Krzyż Walecznych, zaszczytne odznaczenie bojowe żołnierza polskiego.

Marian Witkowski



Polak został marynarzem

W historii ostatniego dwudziestolecia, nasza Marynarka Handlowa, nasz wysiłek morski, cała nasza Praca na Morzu, zajmą kiedyś poczesne i zgoła wyjątkowe stanowisko. Zaszło bowiem nowe społeczne zjawisko, trudne jeszcze do scharakteryzowania i dokładnego ujęcia, ale już ciążące na całości naszego Narodu.

Oto Polak został marynarzem.

Zostawił żonę i dzieci na brzegu, pogardliwie spojrzał na rzemieślniczy warsztat, z odrazą splunął na krzesełko biurokraty, na teczki, registratory, odnośniki i załączniki—i poszedł na morze.

Bez z góry przemyślanego planu, bez specjalnych wysiłków czy nacisków, samorzutnie stworzyła się poważna już grupa ludzka, głęboko duchowo związana z morzem, w znacznym stopniu wyrosła i wychowana na statkach, grupa, dla której morze jest już własnym, przyrodzonym i naturalnym warsztatem pracy.

Jest to zjawisko donioślejsze niż fakt posiadania Marynarki. Statki kupuje się za pieniądze. Stocznie można zorganizować, nabyć w drodze prywatnych umów przemysłu czy umów rządowych. To jest sfera działania materialnego. Marynarzy dla własnej Marynarki nie można kupić ani nawet wynająć. Trzeba ich stworzyć, trzeba ich wychować, trzeba przekształcić żywego człowieka, sprawić—aby poczuł się na statku, jak na swoim własnym obejściu.

I ta robota, najdonioślejsza robota we wszelkich ludzkich poczynaniach, została wśród nas samych dokonana.

Banalna, mocarstwowo skonsolidowana propaganda ostatnich lat przedwojennych, mocno podkreślała nasze—tak przecież znaczne osiągnięcia materialne. Mieliśmy i mamy przeszło 100.000 BRT statków, mieliśmy własny wielki port, przeszło 10% naszego handlu szło już pod naszą banderą, w budowie był już pierwszy polski statek. Jak na jedno zaledwie przekroczone dziesięciolecie pracy na morzu, osiągnęliśmy poważne rezultaty, dające nam prawo do dobrze pojętej dumy z własnego dzieła.

Ale przede wszystkim—mamy własnych marynarzy.

A mieć własnych marynarzy, to zupełnie coś innego, niż mieć własnych takich czy innych speców od przemysłu czy transportu. To nawet coś innego, niż mieć własnych lotników.

Churchillowskie "*Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few,*" jest wyrazem głębokiego przekonania nas wszystkich, więc próba wykazania zasadniczej inności lotnika i marynarza, nie jest żadną próbą wykazania wyższości nad tymi, którym specjalnie my marynarze, zawdzięczamy teraz tak wiele.

Lotnik odbywa swój lot, wychodzi z maszyną, i aż do następnego lotu żyje życiem wszystkich innych ludzi. Ani bezpośrednie obserwacje, ani literatura przedmiotu nie dostarczają przynajmniej dowodu, aby fakt materialnego odrywania się od ziemi powodował jakieś specjalne filiacje ze służącą do tego celu maszyną, lub tworzył jakąś odrębną psychologicznie grupę. Z chwilą wyjścia z maszyny, staje się ona już zupełnie martwym, seryjnie,—na ruchomej taśmie produkowanym sprzętem. Długość lotu oblicza się w godzinach, długość życia samolotu też w godzinach.

A marynarz ma na statku swój dom, ma na nim swój kąt, ma na nim swoje obejście. Statek ma swoją ciągłość, ma długi okres życia, wymaga ciągłej nieustannej pieczy i starania, przyswaja człowieka, wiąże się z nim niewidzialnymi więzami i tworzy pewną całość zespołu.

Zachodzą tu procesy psychologiczne, które odczuwał i rozumiał jeden chyba tylko Conrad, choć tak zawsze zarzekał się przeciw przyklejanej mu etykiecie piewcy morza i jego ludzi.

Gdybym chciał wskazać naszemu bądź co bądź lądowemu jeszcze społeczeństwu, jakieś podobieństwo postawy duchowej marynarza z postawą jakiegokolwiek człowieka lądu, to takie podobieństwa widzę tylko między naszym chłopem i naszym marynarzem.

Nasz chłop, jak każdy słowiański chłop,—nie jest ani owym "robotnikiem przemysłowym," w którego istnienie kazali nam wierzyć fałszywi prorocy XIX wieku, ani też "człowiekiem gospodarczym" profesorów ekonomii. Nasz chłop pazurami trzyma się beznadziejnych gospodarczo gospodarstw, przez całe życie jest czynny na roli, która tak samo jak statek,—żyje dniem i nocą, cały okrągły rok. Chłop ma swoje bydlątko, do którego trzeba zajrzeć i w niedzielę, i w nocy, do którego trzeba podlecieć na pastwisko, zapędzić do studni, otrzeć gdy się zgoni, podeprzeć, gdy osłabło. Chłop umiera, wraca do ziemi, ale gospodarka jego żyje dalej, dzieci koło niej chodzą.

Marynarz też nie rzuca statku, nie odchodzi od niego jak urzędnik od biurka, jak rzemieślnik od warsztatu. Statek żyje ciągle. Na statku nie ma niedzieli ani angielskiej soboty, ani święta, ani weekendu. Statek ma swoje bydlątka,



które otrzeć trzeba i napoić, swoje obejście, swoje płoty i wrota, które dobry gospodarz musi obrzucić okiem.

To są nieodparte podobieństwa, które sprawiły, że Polak zadomowił się na statku, wlazł w nową dla siebie skórę i już z tej skóry nie wyjdzie. Na statkach żyje już statkowy naród, który stracił urzędnicze podejście do swego warsztatu pracy.

To mój statek, mówią kapitanowie, i wielu z nich na rzęsach chodzi, aby wszystko szło jak najlepiej, nie bacząc na mądrze stylizowane kontrakty.

Ale każdy szanujący się bosman, chociaż z konieczności cierpi swego kapitana, uważa że właściwie,—to statek należy do niego. I co najważniejsze, każdy jego krok wypływa z tej konsekwentnie choć bezwiednie hodowanej postawy psychicznej.

Ciekawe, że najmniej temu prądowi poddał się ten, kogo się w naszych stosunkach nazywa armatorem. Ale może to tylko trzeba sięgnąć do głębszego pojęcia armatora, któremu w naszych stosunkach na imię Naród cały.

Tomy można by pisać, jak mały człowieczek na statku krząta się, jak zabiega, ile wkłada ambicji i inteligencji, aby tylko na jego własnym statku było lepiej, niż u innych.

A już o kobietach na statku,—to trudno by wszystko wypisać w najdłuższym nawet artykule. Kiedyś, jak powstanie w Warszawie pierwsza na świecie katedra historii morskiej, to podejmuję się wygłosić cały cykl wykładów ku czci kobiety na statku.

To samorodne przystosowanie się narodowej miazgi do potrzeb nowego powołania, jest tylko naturalnym, podświadomym procesem życiowym. Nieznane nam jeszcze prawa biologiczne narodów zwiększają rozrodczość gdy zachodzi potrzeba ekspansji, pchają całe pokolenia na morza lub za morza, każą wreszcie narodom trwać w beznadziejnym na oko oporze, tak jak dotychczas uczyniliśmy my, i Jugosłowianie. Powyżej zaznaczone zjawisko, które zaszło w płaszczyźnie naszych niewyżytych dołów społecznych, nie powinno budzić ani zdziwienia, ani zachwytu. Zaszło to—co zawsze się stanie ilekroć zajdzie potrzeba.

Ale temu procesowi spełnienia społecznych konieczności, poddała się nawet niemrawa pokraka, zwana polskim inteligentem. Inteligent, od trzech pokoleń urzędujący w cesarsko-królewskim Namiestnictwie, zawodowy, bezpłodny szlifierz asfaltu, wyleniały i giętki w krzyżu, oderwany od wszelkich procesów twórczych,—odrodził się na statku. Nie wstydzi się drelichów, ani brudnych rąk, mocno trzyma w ręku pilnik czy pendzel, stracił wiele z biurokratycznej umysłowości, i pozwala przypuszczać, że z tego rodzaju inteligenta może coś nie coś jeszcze wyrosnąć.

Procesy ludzkie jakie zaszły na terenie naszej Marynarki Handlowej, muszą być nie tylko zrozumiane i ocenione, ale przede wszystkim muszą stanowić punkt wyjścia wszelkich naszych niezdarnych usiłowań stworzenia wizji Nowej Polski.

Na morzu wychowała się pewna polska generacja, nieliczna ilościowo, ale potężna swą użytecznością, generacja wychowana po za polską codziennością, która posiada niezmożone wartości i wykazuje społeczną użyteczność, zdrowy instynkt i zaczątki tych przeobrażeń, jakie będzie musiało przejść całe nasze społeczeństwo.

Tak wygląda naświetlenie zjawisk ludnościowych naszej Marynarki Handlowej i próba rzucenia tych zjawisk na szersze tło polskiej rzeczywistości. Zjawiska te zachodziły i dalej zachodzą. Zjawiska ledwo dostrzegalne, niezauważone, niezaprotokułowane i nawet nie figurujące ani w "Małym Roczniku Statystycznym," ani w jakiejkolwiek innej publikacji.

Nie można ich wyrachować ani w złotych, ani wsadzić do jakichś pozycji bilansowych, ani określić w tonnach metrycznych czy rejestrowych. Nie da się ich uchwycić w jakichkolwiek znanych nam jednostkach. Zachodzą one w materiale ludzkim, są niedostępne i niewymierne dla naszych metod poznawczych. Ale nie mniej, te zjawiska niewidoczne zachodzą i ważą na naszych usiłowaniach. Naszą rzeczą jest sprząc środki działania z samorzutnie przebiegającymi procesami ludnościowymi, które choć pozornie zagubione w codzienności, mają jednak swój wyraźny kierunek.

* * *

To wszystko co się powyżej napisało, to nie jakiś wycinek z naszego polskiego "raju durniów," ani pięknosłowie z okazji niniejszego numeru "Polski Walczącej."

Marynarka Handlowa w stanie dzisiejszym, choć wykazuje wyraźnie powyżej naszkicowane przejawy,—to ani budująca pepiniera, ani wzorowa szkółka dla Przyszłej Polski. Czasami,—bywa i wprost przeciwnie.

Marynarka ta, opuściwszy Gdynię w pewnym specjalnym okresie swego rozwoju, przybyła "*to this country*" wraz ze swym kompletem leśnych dziadków, ze swymi problemami i zaburzeniami właściwymi każdemu wzrastającemu organizmowi.

Marynarka ta—jedyny kawałek nieemigranckiej Polski, potrafiła przejść lekkim, powiedziałbym, prawie tanecznym krokiem z Polski totalno-biurokratycznej do ...do tej Polski, jaką tu dziś mamy. Daje to chyba dostateczną miarę morale i poczucia odpowiedzialności ludzi tej Marynarki.

Ta Marynarka, projektowana wyłącznie jako instrument gospodarczy przeszła na stopę wojenną w takim stosunku, jaki przyniósłby zaszczyt sztabowi każdej europejskiej armii. Ludzie, których zawodem było przewożenie węgla czy bekonów na drugą stronę małej wody, miesiącami nie opuszczają ani na chwilę naszej pierwszej linii frontu, i uważają—że tak właśnie być powinno.

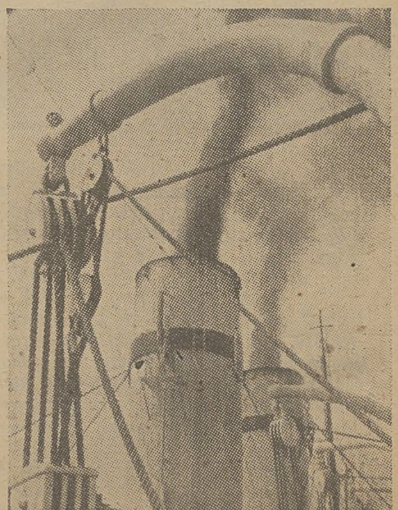
Dominantą życzeń tych małych ludzi,—jest wrócić do Gdyni na tym samym statku, na którym wyjechali. Ale w tym wypadku, intuicja małego człowieka okazuje się zawodną. Jest w niej jakiś niedorozwój zmysłu wyobraźni.

Wracając na nasz brzeg, będziemy mieć znacznie większe zadania, niż doprowadzenie do Gdyni naszych poczciwych, ale jednocześnie i pocieszych stateczków.

I tak się stanie.

Urban Krzyżanowski





POEZJA MARYNARSKA



PIERWSZE SPOTKANIE

Pamiętasz pierwsze spotkanie z dziewczyną?
Wakacje były obsypane kwieciem
Las pachnący w lecie
Do krwi ci płynął.
Nagle wyszła naprzeciw
Zza starej, zgarbionej sosny,
W jasnych oczach blask zaświecił,
Na wargach uśmiech radosny.

Czy pamiętasz tę chwilę, gdy spotkałeś morze?
Pierwszy raz, na uliczce pachnącej rybami?
Nagle wyszło zza rogu za ostatnią chatą,
Wiatr zwiał ci z ust zdziwienie
I uśmiech nałożył:
Ty i błyszcząca przestrzeń—naprzeciwko—sami.
Na grzbietach fal, wśród blasku, kąpało się lato.
Śniły ci się dalekie, zamorskie przygody,
W niewidocznej oddali czułeś przeznaczenie
Wiszące nad powierzchnią roziskrzonej wody.

CÓŻ ROBIĆ, BY WRÓCIĆ?

Czasem, gdy dni są szare,
Rozmokłe mgłą i deszczem,
Smutek odbiera mi wiarę
Bo przecież . . . bo wciąż . . . bo jeszcze . . .
Dobywam wspomnienia stare
I tulę je, i pieszczę.

Zjawiają się bliskie twarze,
Coś mówią—chcę słyszeć choć słówko.
Nie! To czas na zegarze
Upływa szepczącą wskazówką.

To tylko, jak zwykle, złudzenie.
Cóż robić, by słyszeć kochanych?
By ujrzeć ich wreszcie? /Westchnienie/
Cóż robić? /ktoś wszedł zasapany/

Głos wachtowego. Powiada:
"Hej w dole! Pod pomostem!
Nakrywać działa, deszcz pada!"
Cóż robić?—To takie proste!

WACHTA PRZY DZIALE

Mrok się zaczyna krok opodal.
Wicher się dreszczem wdziera w ciało.
Fala! Nade mną działo, w dole woda,
Fala! Nade mną woda, w dole działo.

Plankton migoce na pokładzie,
Jesienna wsiąka w krew pogoda,
Mgła się na słone wargi kładzie.
Fala! Nade mną działo, w dole woda.

Bryzgi twarz sieką niby nożem,
W zgrabiałych rękach krew zakrzepła.
Czy to jest prawda, że za morzem,
Gdzieś w porcie kawa może być ciepła?

Że ktoś szczęśliwy włożyć może
Czystą koszulę na świeże ciało?
Uwaga! Przechył! Co raz gorzej
Fala! Nade mną woda, w dole działo.

Józef Miłobędzki

Trzeba widzieć, pamiętać i nauczyć się

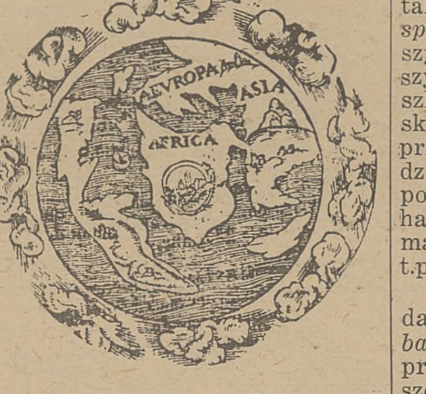
Jest to wielka tragedia Narodu Polskiego, że najlepsi jego obywatele od 150 lat co czas pewien zmuszeni są szukać schronienia na obczyźnie. Z tułaczki nie zawsze powracano z pozytywnym dorobkiem, nie każda "emigracja" umiała się zdobyć w tych ciężkich chwilach na wyciągnięcie twórczych nauk z otaczającego ją obcego odmiennego świata, nie każda potrafiła przeszczepić na grunt polski zaobserwowane dobre cechy narodów, na których ziemi przebywała. Wrodzona nam, Słowianom zdolność krytyki zwracała się w dwa kierunki: albo w czambuł potępiano wszystko co polskie i starano się potem gwałtem przeszczepiać cudzoziemszczyznę (najczęściej powierzchownie zaobserwowaną), albo też krytykowano wszystko bezlitośnie co "zagraniczne" i starano się oddzielić chińskim murem od świata, w którym przebywało się spory okres czasu. Ta bardzo ogólna charakterystyka braku spostrzegawczości Polaków na naszych emigracjach jest, moim zdaniem, słuszna w stosunku nie tylko do tak zwanych "obyczajów", lecz również tyczy się w znacznym stopniu dziedzin tak specjalnych, jak technika, medycyna, sztuki piękne (malarstwo, literatura, rzeźba) oraz . . . socjologia i ekonomia.

My, "emigracja walcząca" i "emigracja państwowa" jesteśmy w warunkach zupełnie odmiennych od naszych dziadów i pradziadów, opuszczonych i tragicznie samotnych w obliczu wielkich i wrogich potęg świata. Mamy swego Prezydenta, swój rząd, swoje wojsko, swoją marynarkę wojenną, mamy szkielet urządzeń polskich, mamy cudem uratowaną marynarkę handlową i co najważniejsze bodaj, mamy dzielnych, lojalnych sprzymierzeńców. A poza tym jesteśmy uznawani jako państwo niepodległe przez wszystkie wolne państwa świata . . . oprócz Niemiec, Rosji i, paskudnie dla każdego człowieka miłującego kulturę wyglądającej w tym towarzystwie—Italii.

Nie wolno nam też za żadną cenę i w żadnej dziedzinie zmarnować tego "lepszego położenia w tragedii" pod groźą potępienia przez Kraj, który tymczasem cierpi, walczy podziemnie i trwa w swym nieszczęściu tak godnie i pięknie, że każdy z nas może z dumą mówić: jestem Polakiem, pochodzę z kraju, który nie splamił się żadną zdradą, ani służalstwem. To też, powtarzam, nie wolno nam również "przeoczyć" wielu zjawisk, które widzimy naokoło nas, nie wolno wrócić do kraju bez rzetelnej nauki, prawdziwych wniosków i solidnej oceny tego, cośmy widzieli na obczyźnie.

Znajdujemy się obecnie na gościnnej wyspie Wielkiej Brytanii, w kraju, który zawdzięcza całą swoją potęgę i wspaniałą kulturę morzu i pracy na morzu, który ma najwspanialsze urządzenia morskie na świecie, któremu sprawy morza i władanie morzem weszło tak w krew, iż każdy obywatel od dziecka, jak w dawnej Polsce szlachcic z koniem, współżyje z morzem i "sądzi sprawy ziemi na morski sposób." Oczywiście, położenie geograficzne Wielkiej Brytanii jest w znacznym stopniu przyczyną tego, że tej prawdy nauczyli się w ciągu długich wieków z żelaznej konieczności; oczywiście, Polacy z tych samych powodów geograficznych są narodem kontynentalnym, ale geografia dawała nam w historii znakomitą sposobność zmienienia tego wyroku, który nazwałbym raczej przekleństwem. Błędna polityka naszych królów, egoizm szlachty, żyjącej wyłącznie z roli i brzydzącej się kupiectwem, krótkowzroczność naszych mężów stanu sprawiły, że nie wykorzystaliśmy w dawnych czasach wspaniałej sposobności, jaką było wybrzeże morskie, a choć znajdowali się ludzie, którzy nawoływali do opamiętania się, byli oni niezrozumiani przez większość, a nawet wyśmiewani tak mocno, że to w przysłowie przeszło: "może Polak nie wiedzieć co morze, gdy pilnie orze".

Niepodległa Polska dwudziestego wieku zaczęła pojmować nareszcie, czym jest morze i wiele pracy, energii, zapału i kapitału włożono we współpracę z tym wspaniałym żywiołem, niosącym bogactwo i dobrobyt. Ale nieszczęsny traktat wersalski okaleczył Polskę poważnie i zamiast



morza dał nam karykaturę wybrzeża i karykaturę portu, jaką był dla nas początkowo Gdańsk. Powstała Gdynia, jako port "dziewiąty cud świata," pisząc bez przesady. Przed samą wojną mogliśmy już z dumą powiedzieć o sobie, że start w kierunku dróg świata został zrobiony.

Było jednak w narodzie naszym niepokonane uprzedzenie do tych spraw, było może za dużo czułostkowości ligo-kolonialnej, a bardzo mało rzetelnego zrozumienia istoty sprawy, której podstawą powinny były być: kalkulacja, rozsądek, rozum i przewidywanie, oparte na wyobraźni, czyli czynniki nie mające nic wspólnego z "romantyzmem" i ślinieniem się na temat: morze, "polskie" morze.

Otóż wydaje się, że niestety takie traktowanie rzeczowych spraw morza pokutuje po dziś dzień wśród naszej "emigracji walczącej," do tego stopnia, że nie umiemy wyciągać właściwych wniosków ze świata nas otaczającego, właściwej nauki z kraju, w którym sprawy morza są podstawą istnienia. Rozrzewniamy się na wiadomość, że "Kromań" zwiał z Dakaru, że M/S. "Piłsudski" dzielnie tonął, że "ci dzielni marynarze tak pięknie współpracują" z flotą wojenną w bitwie o Atlantyk, że wożą towary, które będą decydowały o zwycięstwie—a nie umiemy rozpocząć pracy pozytywnej dla przyszłości.

Mówiąc jasno byłyby tu, w wyjątkowo szczęśliwych i sprzyjających okolicznościach do rozpoczęcia dwie akcje: *powszechna*—dążąca do zmiany psychiki emigracji z lądowej, kontynentalnej na morską, światową i, *specjalizacyjna* — kształcąca naszych młodych ludzi i naszych fachowców w znakomitym szkolnictwie morskim, angielskim, oraz dająca innym ludziom przeszkolenie w tak ważnej dziedzinie, jak praca morska pomocnicza, administracyjno-handlowa ("shiphandlerstwo," maklerka, purserzy, intendenci i t.p.).

Sprawa Floty Handlowej, jej dalszej rozbudowy *pod polską banderą* i zachowania na przyszłość nie tylko powiększonego tonażu polskiego, ale i odpowiednich kadr oficerskich i marynarskich, przekracza ramy tego artykułu, ale podkreślić należy, że jest to zagadnienie o znaczeniu kapitalnym, ważkim i pełnym skutków na dalszą przyszłość.

Ale i pierwsza, "powszechna" akcja jest niezmiernie ważna i potrzebna. Przebywając w kraju morskim, czytając gazety dzień w dzień piszące o "Bitwie o Atlantyk," o tym, że zwycięstwo nasze zależy od tonażu handlowego, że nadzieje polskie są z morzem najściślej związane, że . . . i. t. d., i. t. d., *każdy* myślący Polak musi sobie zadać pytanie: co ja o tej sprawie wiem, czego ja w tej sprawie mogę się nauczyć, z czym pozytywnym do kraju mogę powrócić. I okazuje się, że przeciętny Polak, mieszkający i pracujacy dla Sprawy w Wielkiej Brytanii, wie o sprawach tych bardzo mało, jeszcze mniej się uczy, a pojęcia jego są na poziomie, mówiąc uprzejmie elementarnym. Nie jest to wynik złej woli, czy braku zainteresowań. Jest to skutek wiekowego *zaniedbania,* które w nas tkwi chronicznie, a które dobrze byłoby nareszcie zwalczyć, *bo jest szkodliwe.*

Dla tego dobrze będzie, jeśli pisma nasze bardziej zajmą się zagadnieniami ogólno-morskimi, wybiegającymi w przyszłość, jeśli przestaną robić gaffy morskie i wypisywać historie w rodzaju owej słynnej mili na sekundę, jeśli zgodzą się z tym, że istnieje już ustalone i nawet piękne słownictwo morskie-polskie, a różne "destroyery," "przybijanie do brzęgu," "kapitanowie pancerników," "mocowanie na linach" i inne dziwolągi są już w 22 roku istnienia polskich marynarek Wojennej i Handlowej zupełnie niepotrzebne, a dla fachowców przykre i niesłychanie drażniące. Nikt przecież nie powie: "wkładam nogę w klamerkę i siadam na końskie krzesełko," ale powie: wkładam nogę do strzemienia i siadam w siodle. A dla ucha marynarzy (którzy stanowią pokaźny odsetek naszej emigracji) to brzmi w ten sposób. Jeśli się redaguje jakiekolwiek pismo w kraju morskim, można sobie zadać tę odrobinę trudu.

Dla tego dobrze będzie, jeśli wydawnictwa nasze przypomną sobie na emigracji, że prócz spraw czysto historycznych, prócz wspomnień dziecinnych—istnieją aktualne zagadnienia gospodarczo-morskie i morsko-handlowe.

Dla tego dobrze będzie, jeśli każdy z nas zainteresuje się urządzeniami morskimi w Anglii i w Szkocji, jeśli przyjrzy się tym sprawom praktycznie. Dla tego dobrze będzie jeśli ci, co opanowali język angielski, a takich jest poważny odsetek (przynajmniej czytających) zaczęli czytać więcej o zagadnieniach morskich, czy to gospodarczych, czy dotyczących t. zw, shippingu, czy polityki morskiej, czy wreszcie marynarki wojennej, jeśli kto odkrył w sobie zaiteresowania w tym kierunku. Literatura angielska w tych dziedzinach jest najbogatsza na świecie, a sądzę, że nie wykorzystanie tego bogactwa w kraju, który jest pierwszy wśród narodów morskich na świecie dowodziłoby "martwoty umysłowej." Zresztą dla ludzi, którzyby uznali, że są przepracowani, istnieje jeszcze pyszna i arcyciekawa literatura powieściowa, która uczy poglądowo, łącząc "piękne z pożytecznym."

Nie wolno nam wszystkim na "walczącej emigracji" wyjechać do Polski z kraju morskiego bez elementarnych podstaw w tej sprawie. Trzeba widzieć, zapamiętać i nauczyć się.

Bohdan Pawłowicz

Porty polskie po tej wojnie

Czasu pierwszej wojny światowej, wylizawszy się z ran odniesionych pod Carency, wznowiłem w 1917 studia w Paryżu, pracując jednocześnie w wydziale prasowym Komitetu Narodowego Polskiego. Pamiętam jak wiosną 1918 przezacny Emil Bourgeois, mój "prof" ze "Sciences Po." przedstawił mnie profesorowi Chabot'owi z uniwersytetu w Dijon. Na polecenie francuskiego *Comité d'Etudes* Chabot opracowywał sprawę Gdańska i jego przyszłej roli w polskim handlu zagranicznym. Interesowało go w jakich mniej więcej cyfrach może się wyrazić handel zagraniczny przyszłej Polski, oraz na jaki odsetek tego handlu mógłby liczyć Gdańsk.

Zagłębiłem się na parę dni w skomplikowanych rachunkach—mapę Dmowskiego mając przed oczyma — i zakomunikowałem Chabot'owi wynik swych "badań": obliczyłem handel zagraniczny przyszłej Polski w pierwszym normalnym roku powojennym na 22 miliony ton, z czego połowa miała przypaść Gdańskowi. Gdy zakomunikowałem Chabot'owi swą notatkę, poklepał protekcyjnie swego *jeune ami* po ramieniu i dał do zrozumienia, że te przewidywania wydają mu się bardzo optymistyczne, ale dodał, że jedno w każdym razie jest pewnie: port gdański zrobi na Polsce karierę.

Nie zrobił jej w całym tego słowa znaczeniu, albowiem Polsce go właściwie nie przyznano. Pomysł Wolnego Miasta był niefortunny. Niemieckie władze tego miasta, bez względu na ich polityczne zabarwienie, zawsze wykonywały instrukcje otrzymywane z Berlina, zarówno z republikańskiego, jak i narodowo-socjalistycznego Berlina. Instrukcje te można by streścić jak następuje: pobierać z polskich obrotów morskich jak najwyższe myto; nie pozwolić na żadne polskie wpływy polityczne w mieście, zawsze pamiętać o tym, że wersalskie rozwiązanie jest tymczasowe i że prędzej czy później Gdańsk i Pomorze muszą wrócić do Rzeszy.

Aby Berlin nie był w stanie trzymać swej łapy na krtani naszego życia gospodarczego, musieliśmy wybudować port w Gdyni. Zaczął on grać rolę w polskim handlu zagranicznym w 1926.

Jak się po pierwszej wojnie światowej rozwijał polski handel zagraniczny? Już w 1923 objętość tego handlu przekroczyła 20 milionów ton. W latach 1927/29 wynosiła z górą 25 milionów. Przewidywania "młodego przyjaciela" profesora Chabot'a nie były więc utopijne, aczkolwiek rzeczywiste granice Polski ciaśniejsze były od proponowanych przez Dmowskiego.

A udział naszych portów? W 1923 wyniósł on zaledwie 8.2 proc. całej wymiany, w latach 1927/29 przekroczył 40 proc., a w 1938—ostatnim roku normalnym przed drugą wojną światową—wyniósł 77 proc. Przeładunek Gdańska wyniósł w tym roku 5,9 mil. ton, czyli prawie trzy razy więcej co w 1913, a przeładunek Gdyni—9,2 mil. ton. Jeśli chodzi o udział naszych portów w wartości naszego handlu zagranicznego—wyniósł on w 1938 z górą 62 proc.

Jaka będzie rola portów polskich po tej wojnie? Zakładamy, że po zwycięstwie Polska będzie rozporządzała nie dwoma portami ale trzema, że nie tylko odzyska Gdynię, ale będzie niepodzielną panią portów w Gdańsku i w Królewcu. Rację mają Niemcy, gdy mówią, że te porty nie mogą prosperować bez odpowiedniego



Orzeł polski na Starym Ratuszu w Gdańsku

zaplecza. Ale ich rozwiązanie jest aneksją nosa do tabakiery. Nasze, przez zdrowy rozsądek dyktowane, jest oczywiście odwrotne.

Gdynia, Gdańsk i Królewiec będą bałtyckim płucem obszaru znacznie większego od "wersalskiej" Polski. Do obszaru tego będą bowiem należały—co najmniej w gospodarczym tego słowa znaczeniu Litwa, Czechosłowacja oraz częściowo kraje dunajskie. Przewidujemy, że przestrzeń między Bałtykiem, Morzem Czarnym, Egejskim i Jadranem wypełni środkowo - europejski związek państw, który będzie korzystał także z portów Tryjestu, Rjeki, Salonik, Warny i Konstancy. Uważamy, że — obok kolei żelaznych — związek ten będzie powiązany systemem międzylądowych dróg wodnych, których kośćcem będzie żeglowna Wisła i Dunaj połączone kanałem (od górnej Wisły do Morawy).

Głównym warunkiem istnienia i prosperowania związku środkowo - europejskiego jest jego polityczna i gospodarcza niezależność od Niemiec, Włoch i Rosji. Niezależność polityczna od tych trzech sąsiadów rozumie się sama przez się. Niezależność gospodarcza od Włoch i Rosji także nie budzi wątpliwości. Można jednak postawić pytanie czy można gospodarczo odgrodzić ów związek od Niemiec? I można, i trzeba.

Aby unicestwić gospodarczą zależność krajów środkowo-europejskich od Niemiec trzeba położyć kres sytuacji, w której Niemcy zjadają nadwyżki żywnościowe *Zwischeneuropy*, płacąc za nie swym eksportem przemysłowym. Owe nadwyżki nie pochodzą bynajmniej z nadmiaru żywności w krajach Europy środkowej. Te kraje są na ogół biedne, same nie dojadając wywożą zboże, nabiały, mięso i cukier. To trzeba zmienić. Trzeba wzmóc spożycie na miejscu, a droga do tego wiedzie przez uprzemysłowienie tych krajów. To uprzemysłowienie jest bardzo zdrowym procesem gospodarczym i społecznym, albowiem związek środkowo-europejski rozporządza podstawowymi surowcami i koniecznym paliwem dla rozbudowy swych przemysłów ciężkiego i przetwórczego, oraz posiada w swych przeludnionych wsiach tanią robociznę.

Nie wierzymy w autarchię i nie zalecamy jej jako celu polityki gospodarczej związku środkowo - europejskiego. Nie uważamy także, aby ten związek miał się od Niemiec odgrodzić jakimś murem chińskim. W dziedzinie stosunków gospodarczych nie ma ani cudów, ani nagłych przemian w kierunkach ruchu towarów. Po zwycięstwie Europa środkowa stanie przed wielkimi zadaniami, które rozwiązać może tylko wytrwały wysiłek jednego lub dwu pokoleń. Ale pamiętajmy, że tym zadaniom nie podołamy o ile nie będziemy zjadali jak najwięcej własnego zboża, własnych jaj i własnej wieprzowiny, o ile nie będziemy sami produkowali jak najwięcej maszyn i chemikalii nam potrzebnych, o ile Niemcy nie będą zmuszone zaopatrywać się w potrzebne im surowce i niedobór żywności—za morzami.

Zadania gospodarcze, jakie przed nami stoją wiążą się najściślej z zadaniami politycznymi. Interesy "Europy konia pociągowego" pokrywają się z interesami Wielkiej Brytanii. Jej przyszłe bezpieczeństwo i jej przyszła pomyślność zależy wyłącznie od tego, czy i jak zostanie załatwiona sprawa niemiecka w Europie. Otóż nie ma żadnej wątpliwości, że sprawa niemiecka byłaby dla Wielkiej Brytanii załatwiona bardzo niepomyślnie, nawet groźnie—jeśli by nie powstał zdrowy gospodarczo i sprawny politycznie związek środkowo-europejski.

Nie są to tematy tylko luźno z przyszłością portów polskich związane. Przeciwnie: rola tych portów oraz ich rozwój będą zależały od tego, jak będzie zorganizowane ich zaplecze. Przyjmując, że będzie to z naszego punktu widzenia rozwiązanie pomyślne — możemy być pewni, że w pierwszym roku normalnym po tej wojnie pojemność polskiego handlu zagranicznego osiągnie cyfrę 30 mil. ton, z czego dwie trzecie przypadnie na trzy polskie porty.

Kazimierz Smogorzewski

GDYNIA—KLEJNOT RZECZYPOSPOLITEJ

"Ten niewysławionej piękności poemat, tworzony w drzewie, kamieniu, betonie i żelazie,—ten przepotężny dramat, ukazujący wydzieranie morzu jego wód, siły, głębi i władzy,—ta wspaniała powieść o rozdarciu ramieniem człowieka dziejów ziemi i kisnącego ze stulecia na stulecie jej rozwoju, aby go w ciągu krótkich lat przekształcić na narzędzie własne, posłuszne woli, jako wół, koń i pies,—to nowe, w polskiej lądowej duszy zatoczone dzieło, stawało się w oczach, z dnia na dzień ukazywało swe strofy nieznane."

Stefan Żeromski: "Wiatr od morza"

Gdy dnia 10 lutego 1920 r. objęliśmy we władanie przyznany nam traktatem Wersalskim skrawek Bałtyku, jasne było, że na tym skrawku trzeba będzie wybudować własny, czysto polski port. O tym bowiem, byśmy w Gdańsku mogli zupełnie swobodnie gospodarować, już wówczas nie było mowy. Gdańsk już wtedy dawał nam to w najrozmaitszy sposób do poznania. Nadto zresztą, dla orientujących się w możliwościach gospodarczych Polski było zrozumiałe, że wkrótce mało nam będzie jednego portu, że więc prędzej, czy później i tak trzeba będzie pomyśleć o budowie drugiego.

Chodziło tylko o to, gdzie ten nowy port wybudować. Wysunięto ogółem osiem projektów. Prócz Gdyni wchodziły w rachubę Puck, Rewa, Hel, Tczew, nawet jezioro Żarnowieckie, opodal granicy niemieckiej. Ostatecznie jednak zwyciężył projekt wybudowania portu w Gdyni, uznany za najlepszy tak przez ekspertów polskich, jak i zagranicznych (należy przypomnieć, że prócz właściwego twórcy portu gdyńskiego, inż. Tadeusza Wendy, do współautorów projektu wybudowania portu w Gdyni należał pierwszy Prezydent Rzeczypospolitej, inż. Gabriel Narutowicz, który też swym autorytetem w dużej mierze przyczynił się do tego, że właśnie ten projekt postanowiono zrealizować).

Było to w r. 1921 i dlatego wielu uważa ten rok za datę powstania Gdyni. Inni znów twierdzą, że za rok "narodzin" Gdyni należy uważać r. 1922, kiedy to na swym wrześniowym posiedzeniu Sejm Rzeczypospolitej powziął uchwałę o budowie portu i upoważnił rząd do wstawienia do budżetu państwowego odpowiednich na ten cel sum.

Zasadniczo jednak Gdynia "urodziła się" dnia 29 kwietnia 1923 r., gdy w obecności Prezydenta Rzeczypospolitej oficjalnie rozpoczęto właściwe prace przy budowie portu. Od tej chwili port gdyński wraz z miastem rósł "jak na drożdżach." Podjęte roboty prowadzono z całą energią bez przerwy przez lat szesnaście, to znaczy do chwili wybuchu obecnej wojny. Trzeba bowiem wiedzieć, że budowa Gdyni nie została jeszcze zakończona. . . .

Pod tym względem Gdynię najlepiej charakteryzują jej domy, które oddawano do użytku w trakcie budowy—na pierwszym piętrze jeszcze pracowali cieśle, o wyższych piętrach jeszcze nie było mowy, a już w parterowej części prosperowały sklepy.

To samo było z Gdynią—miastem i portem. Port zaczęto użytkować, gdy tylko wykończono pierwsze nabrzeże. Było to w r. 1924. Naturalnie wyniki pracy portu o jednym nabrzeżu były znikome. Wystarczy przypomnieć, że ogólne obroty portu w tym samym roku wynosiły zaledwie . . . 10.167 ton.

Jednak obroty portu, wartość jego pracy, zaczęły szybko wzrastać w miarę jego rozbudowy. W szybkim czasie osłonięto port potężnymi falochronami długości 2.550 m. Zależnie od potrzeb wdzierano się w głąb morza, lub też w głąb lądu, by stworzyć szereg wygodnych basenów portowych, których ogólna powierzchnia wynosiła w roku wojny 321 hektarów na 950 hektarów ogólnej powierzchni portu. Następnie baseny otoczono nowocześnie urządzonymi nabrzeżami, których długość wynosiła w 1937 r. już 12.498 m. Te nabrzeża zaś "uzbrojono" w 89 najnowocześniejszych dźwigów, z pośród których specjalną dumą portu były polskiej konstrukcji dźwigi taśmowe basenu węglowego oraz wywrotnica wagonowa, każdy z tych dźwigów bowiem ładował na statek do 445 ton węgla w ciągu godziny.

"Uzbrojenie" nadbrzeży uzupełniła ogromna sieć torów kolejowych i bocznic, pozwalająca na szybkie i sprawne manipulowanie taborem kolejowym na nabrzeżach. Wystarczy powiedzieć, że gdy w r. 1921 Gdynia miała tylko 2 km. toru kolejowego, to w r. 1939 długość torów kolejowych Gdyni wynosiła już 222 km., a więc równała się odległości między Warszawą i Bydgoszczą (w linii powietrznej). Tak rozbudowana sieć kolejowa pozwalała przeprowadzać manipulacje przeładunkowe bezpośrednio z wagonu na statek i odwrotnie, pozwalała szeregować pociągi już na nabrzeżach, dzięki czemu, natychmiast po załadowaniu pociągu, można go było kierować w głąb kraju.

Tuż przy torach powstawały na nabrzeżach co raz to nowe magazyny portowe, których ogólna powierzchnia wynosiła w r. 1939 już 245 tysięcy metrów kwadratowych. Z pośród tych magazynów, których było 54, wyróżnia się największa w Europie i najnowocześniej urządzona chłodnia portowa, mogąca pomieścić jednorazowo 1.200 wagonów rozmaitych towarów (masło, jajka, wyroby mięsne), dalej blisko 50-metrowej wysokości elewator zbożowy, mogący pomieścić jednorazowo 10.000 ton zboża z wagonów do elewatora w tempie 300 ton na godzinę, na statek zaś z szybkością 200 ton na godzinę. Należy też wymienić olejarnię, w której magazynach można było składować 6.500 ton surowców, następnie łuszczarnię ryżu, wreszcie chłodnię rybną oraz chłodnię śledziową.

Mówiąc nawet najzwięźlej o urządzeniach portu gdyńskiego trudno pominąć dworzec morski, jeden z największych i najlepiej urządzonych w Europie. Dwa na wskroś nowoczesne dźwigi z wygodnymi pomostami pozwalały na szybkie wy- i zaokrętowanie pasażerów, nawet na największe statki, a olbrzymia hala odpraw celnych, w której znajdowały się też wszelkie biura, kantor wymiany pieniędzy, urząd pocztowo-telegraficzny i t.p.—umożliwiała sprawne załatwianie wszelkiego rodzaju formalności związanych z przyjazdem, lub wyjazdem. Dzięki tej sprawnej obsłudze pasażerów znaczenie Gdyni, jako portu pasażerskiego, wzrastało z roku na rok. Wystarczy powiedzieć, że gdy w r. 1924 przez port gdyński przewinęło się tylko 7.567 pasażerów, to w r. 1937 zanotowano już ponad 45 tysięcy pasażerów, pomiędzy którymi było wielu obcych, specjalnie wyróżniających żeglugę polskimi statkami.

Dzięki tym wszystkim ultranowoczesnym urządzeniom, z pośród których zresztą wymieniliśmy tylko najważniejsze (obszerny opis Gdyni bowiem przekroczyłby znacznie ramy normalnego artykułu)—port gdyński, choć jeszcze niewykończony, staje się już w r. 1933 największym portem Bałtyku, dystansując tak stare i renomowane porty, jak Gdańsk, Królewiec, Szczecin, Sztokholm i Kopenhaga, a krótko potem wielkością swych obrotów zajmuje piąte miejsce w Europie (po Londynie, Rotterdamie, Hamburgu i Antwerpii).

Jak prawdziwie amerykańskie było tempo rozwoju Gdyni, o tym najdobitniej mówią jej roczne obroty. Wynosiły one w r. 1924—10.167 ton, w r. 1926—404.561 ton, w r. 1928—1.957.770 ton, w r. 1930—3.625.748 ton, w r. 1932—5.194.288 ton, w r. 1934—7.191..913 ton, w r. 1936—7.742.946 ton, a w r. 1938—9.174.400 ton. W roku 1939, gdyby nie wybuch wojny, roczne obroty Gdyni przekroczyłyby napewno 10 milionów ton. Możne tak twierdzić na podstawie faktu, że w pierwszych pięciu miesiącach tego roku port wykazał 4.064.259 ton obrotów, gdy w tym samym okresie 1938 r. wykazał tylko 3.729.267 ton obrotów.

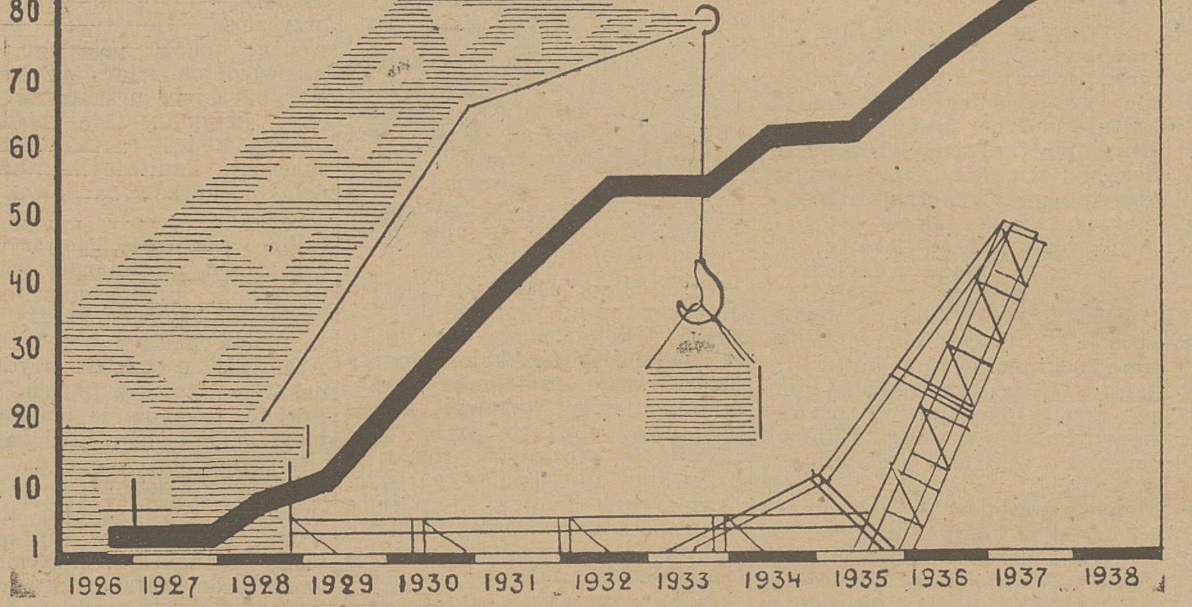
* * *

A obok portu, nie mniej wspaniale, w nie mniejszym tempie, rozwija się miasto. Jaki szybki to był rozwój, o tym znów najlepiej mówią cyfry. Gdy w r. 1919 Gdynia była jeszcze maleńką wioską, liczącą zaledwie 568 mieszkańców, to w r. 1921 ma już 2.560 mieszkańców, w r. 1927—13.780, w 1928—23.000, w 1929—32.000, w 1937 r.—105.000, a w połowie ubiegłego roku aż 130.000 mieszkańców, stając się obok Bydgoszczy największym miastem Pomorza.

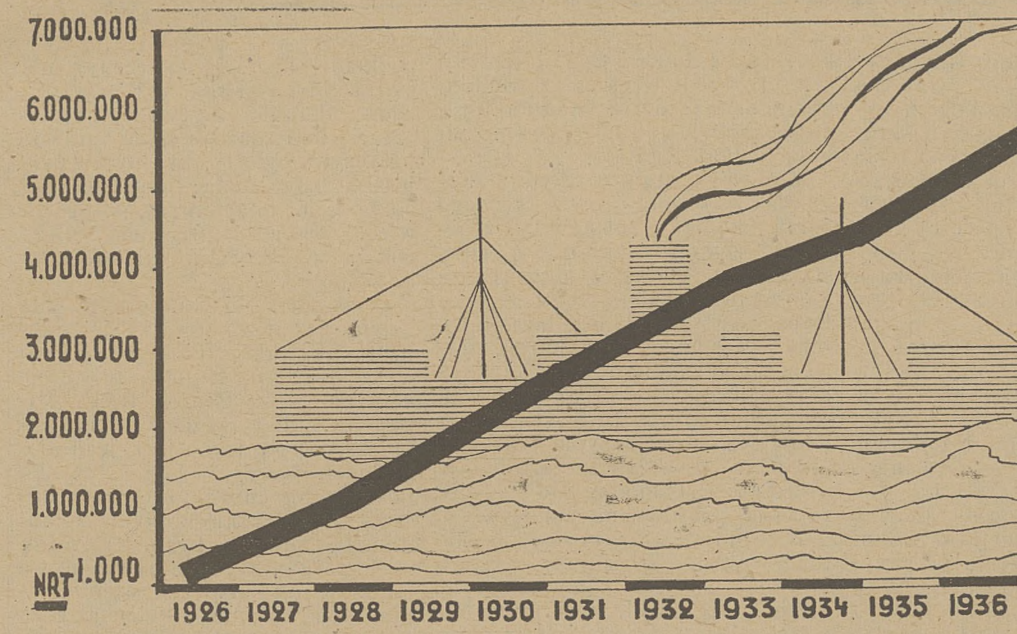
Przy tym Gdynia staje się miastem na wskroś nowoczesnym. Jej hala targowa, wybudowana kosztem ponad 2 milionów zł., oraz rzeźnia miejska wzniesiona kosztem około 3 i pół miliona zł.—są "ostatnim krzykiem mody" i wzorem dla innych tego rodzaju instytucyj w Polsce, wielki, niedawno przebudowany, gmach poczty mieścił centralę jednego z najruchliwszych w Polsce węzłów tele-komunikacyjnych, nowoczesna krótko-falowa państwowa radiostacja odbiorczo-nadawcza utrzymywała łączność między krajem a naszymi statkami, pływającymi na różnych morzach. Gdyński węzeł kolejowy, ze swymi ośmioma stacjami (Gdynia-dworzec główny, Gdynia-port centralny, węglowy, dworzec morski, strefa wolnocłowa, Oksywie, Chylonia i Orłowa), był także jednym z najruchliwszych w Polsce. A gdyński port lotniczy miał już bezpośrednie połączenia z Warszawą, Gdańskiem, via Lwów z Bukaresztem oraz z Budapesztem, Rzymem i Kopenhagą, a pośrednio z Sofią, Atenami, Jerozolimą, Berlinem, Paryżem, Londynem, Rygą, Helsinkami i wielu innymi miastami. Bliski już urzeczywistnienia był projekt bezpośredniego połączenia Gdyni drogą powietrzną ze Sztokholmem.

Można by jeszcze dużo pisać o Gdyni—o dwóch jej wielkich nowoczesnych szpitalach, o kościołach, o organizacji szkolnictwa powszechnego, średniego i zawodowego, o organizacji życia gospodarczego miasta i portu, reprezentowanego przez Izbę Przemysłowo-Handlową, dziesięć banków i wiele firm z najrozmaitszych branż, można by jeszcze pisać o wielu innych dziedzinach życia Gdyni, które by przypuszczalnie jeszcze mocniej uwypukliły rozwój i silną dynamikę młodego portu polskiego. Ale byłby to już zbyt obszerny temat dla normalnego artykułu dziennikarskiego.

Urządzenia przeładunkowe w Gdyni



Ruch statków handlowych w Gdyni



Jednak choć kilka słów należy się gdyńskiemu przemysłowi. Prawda, że był on jeszcze bardzo słabo rozwinięty, że Gdynia w tej dziedzinie odczuwała duże braki. Wziąwszy jednak pod uwagę naszą "chroniczną chorobę"—brak kapitałów, to, cośmy na tym polu zrobili, jest poważnym wyczynem. Czynne już były cztery stocznie ("Gdyńska," Marynarki Wojennej, rybacka i yachtowa), łuszczarnia ryżu przetwarzała rocznie do 150.000 ton ryżu, olejarnia do 100.000 ton rozmaitych produktów olejnych, fabryka mączki rybnej wyrabiała już 12 ton mączki dziennie, rzeźnia miejska rozpoczęła już wytwarzać wyroby mięsne oraz przetwarzać odpadki zwierzęce nawet na eksport, doskonale pracowały gdyńskie wędzarnie ryb, tartaki, cegielnie i inne przedsiębiorstwa.

Wszystko to było bezwątpienia mało, ale z chwilą ukończenia budowy t.zw. Kanału Przemysłowego, nad którym—jak to już sama jego nazwa wskazuje—miał się skoncentrować cały przemysł gdyński, i w tej dziedzinie Gdynia zapewne zdałaby egzamin dobrze.

* * *

Ktoś, kto nie zna Gdyni, przeczytawszy powyższy bardzo zresztą, ogólny opis miasta i portu, powie, że Gdynia była prawdziwym Eldoradem. Tak jednak niestety nie było. Gdynia miała również swoją "odwrotną stronę medalu."

Mimo olbrzymich sum, zainwestowanych w porcie (samo Ministerstwo Przemysłu i Handlu w latach 1924-1936 wydało na port około 350 milionów zł.)—było jeszcze bardzo dużo do zrobienia. Przede wszystkim należało już rozbudować nabrzeża, urządzenia przeładunkowe i węzeł kolejowy, obroty portu bowiem zaczęły już przerastać możliwości portu (jest to najlepszym dowodem, że ten dostęp do morza, który nam przyznał Traktat Wersalski, był dla nas stanowczo za ciasny).

Inną bolączką Gdyni był zbyt słabo rozwinięty przemysł, o czym zresztą już wspominaliśmy. Podobnie i organizacja działalności handlowej portu była jeszcze nie ukończona. Gdynia nie posiadała jeszcze żadnej giełdy, dalej, mimo istnienia dziesięciu banków, czynności finansowe portu wciąż jeszcze natrafiały na trudności, a o kupnie terminowym w Gdyni nie mogło być prawie jeszcze mowy.

Jednak powstanie aukcyj owocowych, uruchomienie arbitrażu bawełny i arbitrażu skór, wybudowanie elewatora zbożowego, następnie zamiar utworzenia w Gdyni pewnego rodzaju central do handlu kawą oraz wełną, przy czym centrale te swym zasięgiem obejmowałyby wszystkie kraje bałtyckie i śródkowo-europejskie, wreszcie projekt wybudowania szeregu nowych wielkich magazynów na terenie portu (zwłaszcza w strefie wolnocłowej)—wszystko to świadczy, że powoli i organizacja działalności handlowej Gdyni stanęłaby na właściwym poziomie, a w następstwie tego port stałby się jeszcze bardziej atrakcyjny dla kupca zagranicznego.

Jak nie można było—z powodu braku miejsca—mówić o wszystkich plusach Gdyni, tak samo trudno wymienić wszystkie słabe punkty portu. Należy jednak wspomnieć o największej bodaj bolączce Gdyni—o bezrobotnych, których Gdynia miała stosunkowo dużo. Wygląda to na paradoks, że miasto, rozbudowujące się z takim rozmachem, miało wielu bezrobotnych (około 7.000 zarejestrowanych). Jednak ten rzekomy paradoks był logiczny. W pierwszym okresie rozwoju Gdyni zapotrzebowanie rąk roboczych było ogromne, lecz, gdy te ręce swoją pracę wykonały . . . pozostały bez zajęcia. Należało im dać nowe zatrudnienie, a na to znów brakowało . . . pieniędzy, które później musieliśmy użytkować na inne nie mniej ważne od Gdyni inwestycje (Centralny Okręg Przemysłowy, t.zw. C.O.P.).

Było to więc jakby błędne koło. Lecz wyjście z niego znaleźlibyśmy z pewnością. Jak również wyrównalibyśmy szybko i inne braki portu. Przez wybudowanie Gdyni niemal nadludzkim wysiłkiem i w prawdziwie rekordowym czasie daliśmy dowód, że byliśmy do tego zdolni.

* * *

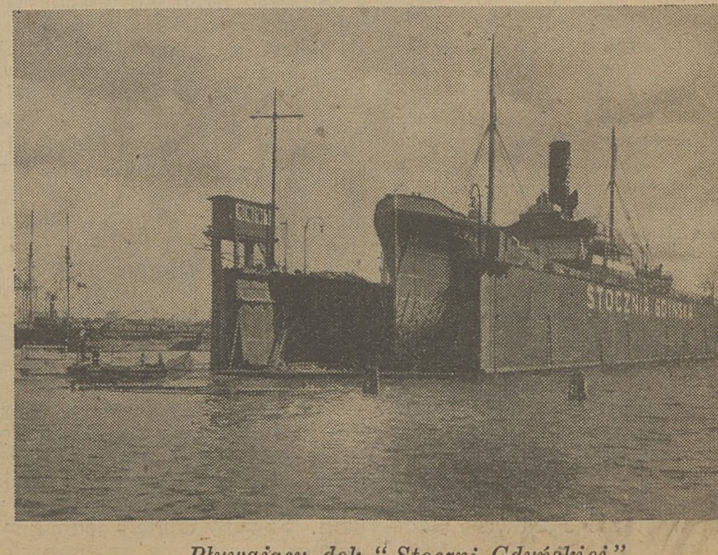
Dzięki Gdyni zostaliśmy uznani w całym świecie za państwo morskie. Prof. Bronisław Kowalski w swej pracy p.t. "*Les perspectives maritimes de la Pologne*" mówi tak o Gdyni: ". . . Przez to gigantyczne dzieło Polska wniosła istotny wkład do niekończącego się rozwoju geniuszu ludzkiego. Miała pełne prawo pysznić się z tego, być dumną ze swego wyczynu."

Opinia ta nie jest przesadzona. Prof. Kowalski jako Polak miał prawo w ten sposób chwalić największe osiągnięcia nad Bałtykiem. Zresztą w podobny sposób chwaliła nas za Gdynię i zagranica, i dlatego, gdy nasi najlepsi gospodarze—Anglicy lub Szkoci—zapytają nas, cośmy nie zrobili w ciągu tych dwudziestu dwu lat, możemy bez wahania wskazać na Gdynię. Bo ona zaimponuje nawet tym "wilkom morskim."

Sławomir Odrowąż



Ładowanie lokomotywy w porcie gdyńskim



Pływający dok "Stoczni Gdyńskiej"

Gdynia pod okupacją niemiecką*

Przymusowa ewakuacja ludności polskiej

Dziś gdy ewakuuje się niemal całe kraje, masowe przesiedlanie ludności nikogo już nie dziwi. Gdy jednak w pierwszych dniach października 1939 r. okupanci niemieccy w Gdyni zaczęli grozić, iż nas wszystkich siłą wysiedlą z miasta na wschodnie krańce Polski—zaczęliśmy się z tego śmiać. Dosłownie. Bo nikomu przez myśl nie przeszło, aby nawet Niemcy byli zdolni do takiego czynu. A jednak okazali się "zdolni."

Było to 14 października. Po mieście rozeszła się pogłoska, iż w nocy wyrzucono z Orłowa i Małego Kacka wszystkich Polaków, pozostawiając jedynie Kaszubów i tak zwanych "Volksdeutschów." Sprawdzić wiadomość na miejscu było niemożliwe, gdyż całe Orłowo wraz z Małym Kackiem otoczono gęstymi kordonami wojska. O prawdziwości tej pogłoski powiedziały nam dopiero tysiączne tłumy starców, kobiet z niemowlętami na ręku, dzieci, chorych i kalek dosłownie pędzonych kolbami karabinów na dworzec główny, gdzie urządzono "punkt zborny" dla ewakuowanych.

I powoli zaczęła do nas docierać prawda o tragicznej nocy orłowskiej. Bez żadnej zapowiedzi około północy z 13 na 14 października Orłowo i Mały Kack otoczono niespodzianie kilku batalionami wojska. Opowiadano, iż nie użyto policji mundurowej dlatego, że jej komendant stanowczo się sprzeciwił, aby jego ludzi brano do tego radzaju akcji. Następnie żołdacy wdarli się do poszczególnych mieszkań i zbudzonym ze snu mieszkańcom kazali w ciągu 20 minut opuścić dom. Nie pozwalano zabierać niczego i nie robiono wyjątków ani dla matek z niemowlętami, ani dla starców, ani też dla ciężko chorych.

Trudno słowami opisać potworności tej nocy. Przypomnę tylko relacje, które słyszałem później z ust wielu Gdynian a między innymi i mieszkańców Orłowa i Małego Kacka. Kilku mężczyzn usiłowało czynnie przeciwstawić się wyrzucającym ich z łóżek żołnierzom /dosłownie!/—zostali za to na miejscu rozstrzelani. Kobiety na klęczkach błagały żołnierzy, by pozwolili zabrać najpotrzebniejsze rzeczy, kilka osób dostało obłędu, jakiś starzec i pewna kobieta odebrali sobie życie, byle nie iść na poniewierkę. Inna znów kobieta położyła się ze swym półrocznym dzieckiem na progu mieszkania na znak, że dobrowolnie nie opuści domu. Żołnierze i ją i dziecko przebili bagnetami. . . .

Rozgrywający się dramat wstrząsnął nawet niektórymi z pośród wykonawców ewakuacji. Podobno sporo żołnierzy zbutowało się przeciw swym przełożonym, odmawiając dalszego udziału w tej akcji, kilku innych miało ulec atakowi nerwowemu. . . .

Jak owa noc orłowska wyglądała w rzeczywistości, o tem zapewne dowiemy się dopiero po wojnie. Że jednak określenie jej jako potwornej jest całkiem usprawiedliwione—to nie ulega wątpliwości. Wystarczy powiedzieć, że sami wykonawcy przelękli się swego czynu i namyślali się nawet, czy kontynuować tę akcję. Wstrzymali ewakuację, ale . . . tylko na dwa dni.

Po dwóch dniach przerwy na murach całej Gdyni rozlepiono czerwone afisze, zawierające pierwsze oficjalne zarządzenie o ewakuowaniu z miasta całej polskiej ludności. To uprzedzenie za pośrednictwem plakatów, a przede wszystkim tragiczne doświadczenie orłowskie sprawiło, że wysiedlanie ludności z pozostałych dzielnic miasta nie miało już tak dramatycznego przebiegu. Odpadał bowiem czynnik zaskoczenia. Każdy z Gdynian liczył się już z tym, że lada dzień, lada godzina nawet, przyjdzie kolej na niego. Dlatego od chwili oficjalnego zarządzenia ewakuacji Gdynianie spakowawszy swój najcenniejszy i najbardziej użyteczny dobytek, spali na . . . walizkach, gotowi w każdej minucie rozpocząć swą tragiczną tułaczkę. . . .

Rozporządzenie nie wymaga chyba długiego komentarza. Dziś już aż nadto dobrze wiemy, jak wszelkie ewakuacje na terenie kraju się odbywały. Wiemy, że nie wielu było szczęśliwców, którzy mogli na prawdę dobrowolnie opuścić miasto i następnie samemu wyszukać sobie nowe miejsce zamieszkania. Mogli to zrobić tylko ci, którzy mając jeszcze pieniądze, byli w stanie przekupić któregoś z agentów Gestapo i uzyskać za jego pośrednictwem t.zw. "*Ausweis*," pozwalające samemu wyjechać do dobrowolnie obranej miejscowości, znajdującej się na obszarze dzisiejszego "Generalnego Gubernatorstwa," a często nawet /o ile dało się większą "łapówkę"/ do miejscowości południowego Pomorza /Grudziądz, Toruń, Bydgoszcz/, Wielkopolski /Poznań, Kalisz, Ostrów/ i okręgu łódzkiego.

Wiemy też dziś już, że niewielu było takich, którym udało się wywieźć większą, niż pozwalało zarządzenie część dobytku i że 50-cio kilogramowe przesyłki bagażowe, wysyłane koleją, zazwyczaj nie docierały do adresata, konfiskowane były bowiem później na rzecz . . . niemieckiej pomocy zimowej.

Znam wprawdzie takich, którzy zdołali wywieźć z Gdyni prawie cały swój ruchomy majątek, włącznie z meblami, ale ci, albo zapłacili bardzo grubą "łapówkę," albo też znaleźli protekcję jakiegoś niemieckiego . . . krewnego.

Z reguły zaś Gdynianie opuszczali swe miasto doszczętnie ograbieni. Bo kto z domu zabrał coś bardziej wartościowego, ten bywał później okradany przez niemieckich dozorców—albo na dworcu, albo w pociągu, albo też w obozie na stacji końcowej. Rabunek dokonywany na ewakuowanych na głównym dworcu gdyńskim przybierał takie rozmiary, że przez szereg dni nawet . . . prasa niemiecka pisała na ten temat, "ubolewając—naturalnie—nad kilku tego rodzaju przykrymi incydentami," które "z pewnością się nie powtórzą" /"*Der Danziger Vorposten*"/.

Tym nie mniej powtarzały się i nie były "sporadycznymi incydentami," lecz masową, zorganizowaną grabieżą. Żołnierze, policjanci, cywilni agenci Gestapo zdzierali z palców ewakuowanych pierścionki, zabierali zegarki, bransoletki, pieniądze, nawet ostatnie ubrania, bieliznę i obuwie. A w futrze, lub lepszym płaszczu szkoda było wyjeżdżać, bo był to zbyt łakomy "kąsek" dla bandy dozorców, eskortujących wysiedleńców.

Cała akcja ewakuacyjna odbywała się we wczesnych godzinach rannych, między godz. 3-ą a 7-ą. Poprzedzało ją . . . "zaproszenie do wyjazdu." Mianowicie od północy do godz. 3 po ulicach miasta krążyły samochody z wielkimi megafonami, przez które wykrzykiwano, że dziś "nastąpi ewakuacja tych i tych ulic, a pociągi, udające się do . . . będą stały do dyspozycji wyjeżdżających o godz . . ."

Po tym pozornie grzecznym wstępie następowało wyrzucanie Gdynian z ich domów. Odbywało się to nie mniej brutalnie, jak w Orłowie, z tą różnicą—jak już zaznaczałem—że nie było już czynnika zaskoczenia. Dawszy wysiedlanym kilkadziesiąt minut czasu na ubranie się, pędzono ich potem albo do specjalnych punktów zbornych, albo wprost do pociągów, składających się wyłącznie z wagonów towarowych.

Jak już podkreśliłem, takich, którzy Gdynię opuszczali naprawdę dobrowolnie, nie było wielu. Byli też inni, którzy wyjeżdżali wprawdzie sami, bez eskorty, ale wyjeżdżać musieli, jeśli nie chcieli powędrować do . . . więzienia, lub obozu koncentracyjnego. Znaczna zaś większość Gdynian była po prostu wyrzucana z miasta.

Gdynianie naturalnie starali się, każdy jak mógł, by im zezwolono pozostać w mieście. Ci, którzy urodzili się w Gdyni, lub gdzieś w pobliżu—a takich poza Kaszubami, nie było wielu—nie mieli z tym wiele kłopotu. Innym znów wolno było pozostać o ile podpisali deklarację, że uważają się za "Volksdeutschen" /co nie było tak łatwe do uzyskania, jak to wielu przypuszcza/.

Ostatecznie ogromna większość była skazana na wygnanie. . . . A i z pośród tej większości wielu starało się odwlec chwilę wyjazdu do możliwie najdalszego terminu. Mieli nadzieję, że może jednak coś się odmieni na lepsze. Bo—obok wiary, że wszystkie zbrodnie niemieckie zostaną prędzej czy później pomszczone—już tylko nadzieja pozostawała Gdynianom w tych tragicznych dniach.

Wykorzystywali przede wszystkim fakt, że ewakuacja odbywała się dzielnicami. Gdy więc w dniach od 18 do 19 października wysiedlano mieszkańców Redłowa i Wzgórza Focha, wielu z nich, zmyliwszy czujność ewakuujących, przeniosło się do śródmieścia i na Kamienną Górę, potem na Grabówek i do Cisowej, a gdy na te dzielnice przyszła kolej—wędrowali do dalszych części miasta. Wkońcu Gdynianie—nabrali już takiej wprawy w myleniu czujności siepaczy niemieckich, że ci zmuszeni byli rozplakatować jeszcze dwa zarządzenia ewakuacyjne, tak zwane przez nich "ostateczne," w których już nie "radzili," lecz nakazywali wyjeżdżać, pod groźbą najsurowszych represji.

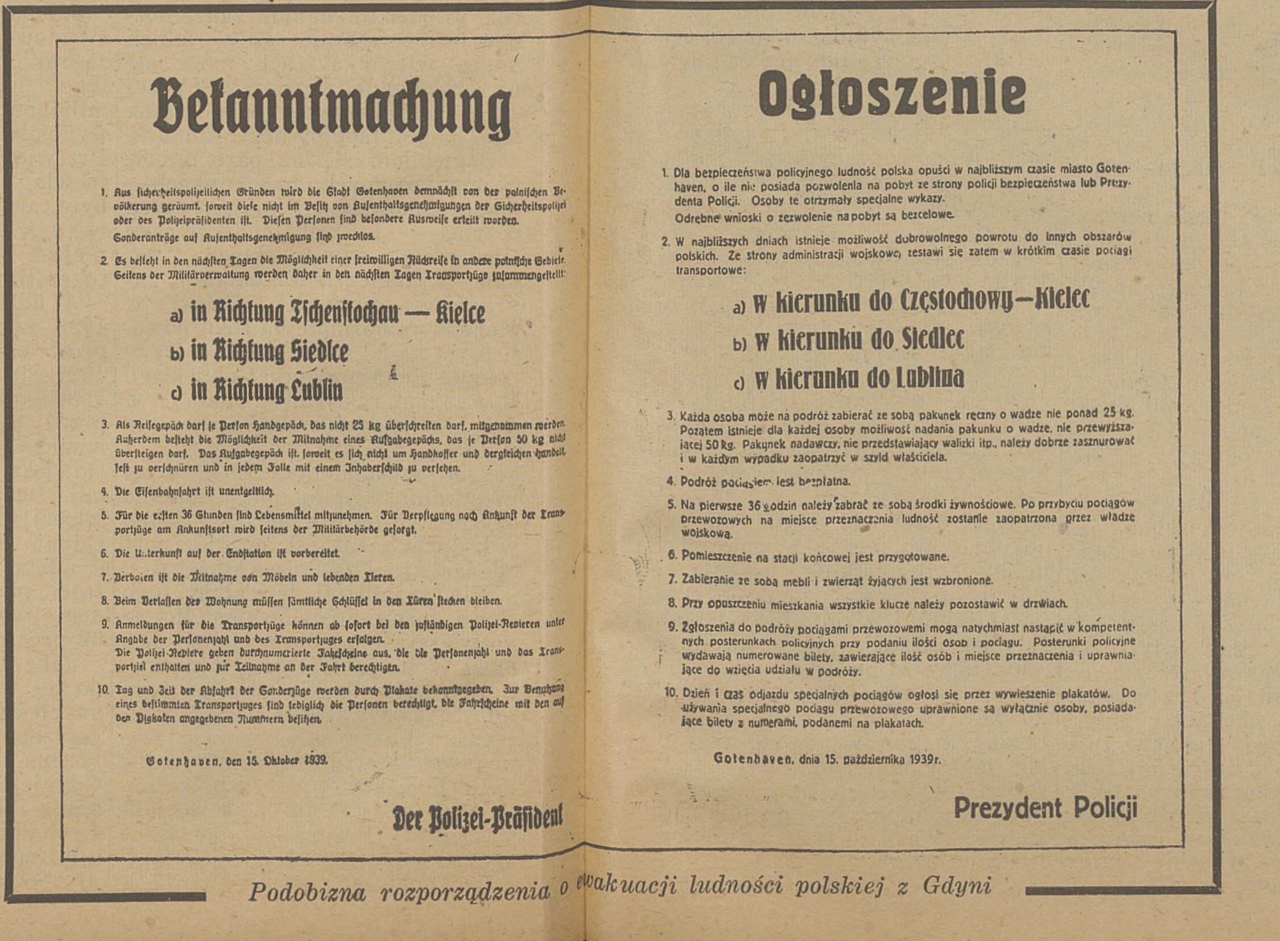
A ponieważ represje te rzeczywiście nastąpiły, ponieważ zaczęto osadzać w więzieniu i wysyłać do obozów koncentracyjnych setki osób—do połowy listopada 1939 r. ogromna większość polskich mieszkańców Gdyni /około 90%/ musiała opuścić miasto. Pozostali Kaszubi, "Volksdeutschen" i ci nieliczni Polacy, którzy byli Niemcom jeszcze potrzebni, jak np. lekarze w likwidowanych polskich szpitalach, obsługa zakładów użyteczności publicznej i t.p.

W tym samym czasie, gdy Gdynianie udawali się na tułaczkę, do miasta przybywały drogą morską pierwsze grupy Niemców bałtyckich, by przejąć zagrabiony nam dobytek i nasze mieszkania. Ale osiadali niechętnie, wielu złorzeczyło na swój los. . . . Rozmawiałem z jednym z nich. Starając się współczuć z naszym losem, wyraził przypuszczenie, że jednak ich los jest gorszy od naszego. Twierdził, że my będziemy mogli wrócić na swoją ziemię, oni zaś z pewnością nie. . . .

Mój rozmówca miał rację. I nie powiedział zresztą nic nowego, bo tak, jak on myśleli wszyscy opuszczający miasto Gdynianie. Szli na czasową tułaczkę z głęboką wiarą, że wkrótce do swego ukochanego miasta powrócą. . . .

Wiesław Waligórski

* Por. tegoż autora: "Z kampanii wrześniowej—obrona Gdyni i Oksywia," druk. w nr. 6 oraz pierwsze artykuły tego cyklu: "Obozy koncentracyjne," druk. w nr. 19, "W szponach Gestapo" druk. w nr. 20 "Martyrologia Polaków w Gdańsku," druk. w. nr. 21 i "Nie gorzej od Al Capone'a" druk. w nr. 25 "Polski Walczącej."



Bekanntmachung

1. Aus sicherheitspolizeilichen Gründen wird die Stadt Gotenhafen demnächst von der polnischen Bevölkerung geräumt, soweit diese nicht im Besitz von Aufenthaltsgenehmigungen der Sicherheitspolizei oder des Polizeipräsidenten ist. Diesen Personen sind besondere Ausweise erteilt worden. Sonderanträge auf Aufenthaltsgenehmigung sind zwecklos.
2. Es besteht in den nächsten Tagen die Möglichkeit einer freiwilligen Rückreise in andere polnische Gebiete. Seitens der Militärverwaltung werden daher in den nächsten Tagen Transportzüge zusammengestellt:

a) in Richtung Tschenstochau — Kielce
b) in Richtung Siedlce
c) in Richtung Lublin

3. Als Reisegepäck darf je Person Handgepäck, das nicht 25 kg überschreiten darf, mitgenommen werden. Außerdem besteht die Möglichkeit der Mitnahme eines Aufgabegepäcks, das je Person 50 kg nicht übersteigen darf. Das Aufgabegepäck ist, soweit es sich nicht um Handkoffer und dergleichen handelt, fest zu verschnüren und in jedem Falle mit einem Inhaberschild zu versehen.
4. Die Eisenbahnfahrt ist unentgeltlich.
5. Für die ersten 36 Stunden sind Lebensmittel mitzunehmen. Für Verpflegung nach Ankunft der Transportzüge am Ankunftsort wird seitens der Militärbehörde gesorgt.
6. Die Unterkunft auf der Endstation ist vorbereitet.
7. Verboten ist die Mitnahme von Möbeln und lebenden Tieren.
8. Beim Verlassen der Wohnung müssen sämtliche Schlüssel in den Türen stecken bleiben.
9. Anmeldungen für die Transportzüge können ab sofort bei den zuständigen Polizei-Revieren unter Angabe der Personenzahl und des Transportzuges erfolgen. Die Polizei-Reviere geben durchnumerierte Fahrscheine aus, die die Personenzahl und das Transportziel enthalten und zur Teilnahme an der Fahrt berechtigen.
10. Tag und Zeit der Abfahrt der Sonderzüge werden durch Plakate bekanntgegeben. Zur Benutzung eines bestimmten Transportzuges sind lediglich die Personen berechtigt, die Fahrscheine mit den auf den Plakaten angegebenen Nummern besitzen.

Gotenhafen, den 15. Oktober 1939.

Der Polizei-Präsident

Ogłoszenie

1. [illegible]
2. [illegible] transportowe:

a) W kierunku do Częstochowy—Kielce
b) W kierunku do Siedlec
c) W kierunku do Lublina

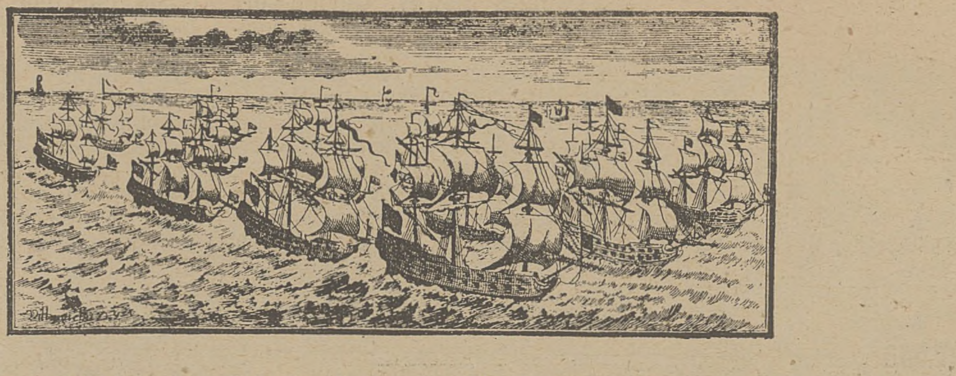
3. Każda osoba może na podróż zabierać ze sobą pakunek ręczny o wadze nie ponad 25 kg. Pozatem istnieje dla każdej osoby możliwość nadania pakunku o wadze, nie przewyższającej 50 kg. Pakunek nadawczy, nie przedstawiający walizki itp., należy dobrze zasznurować i w każdym wypadku zaopatrzyć w szyld właściciela.
4. Podróż pociągiem jest bezpłatna.
5. Na pierwsze 36 godzin należy zabrać ze sobą środki żywnościowe. Po przybyciu pociągów przewozowych na miejsce przeznaczenia ludność zostanie zaopatrzona przez władze wojskowe.
6. Pomieszczenie na stacji końcowej jest przygotowane.
7. Zabieranie ze sobą mebli i zwierząt żyjących jest wzbronione.
8. Przy opuszczeniu mieszkania wszystkie klucze należy pozostawić w drzwiach.
9. Zgłoszenia do podróży pociągami przewozowemi mogą natychmiast nastąpić w kompetentnych posterunkach policyjnych przy podaniu ilości osób i pociągu. Posterunki policyjne wydawają numerowane bilety, zawierające ilość osób i miejsce przeznaczenia i uprawniające do wzięcia udziału w podróży.
10. Dzień i czas odjazdu specjalnych pociągów ogłosi się przez wywieszenie plakatów. Do używania specjalnego pociągu przewozowego uprawnione są wyłącznie osoby, posiadające bilety z numerami, podanemi na plakatach.

Gotenhaven, dnia 15. października 1939r.

Prezydent Policji

Podobizna rozporządzenia o ewakuacji ludności polskiej z Gdyni

Gawęda o Gdyni



Przypadek czy konieczność bywały w dziejach pierwszą przyczyną powstania rzeczy wielkich, w czasie i miejscach najmniej spodziewanych. Najbardziej chyba przekonującym przykładem tego jest powstanie portu i miasta w Gdyni. Mała, nikomu nieznana wioska rybacko-gburska, zagubiona gdzieś na ostatnich krańcach Rzeczypospolitej Polskiej, była najmniej predestynowana do późniejszej czołowej roli w rozwoju gospodarczym państwa polskiego, tym bardziej, że tuż obok, o kilkanaście zaledwie kilometrów, panoszył się prastary port gdański.

Konieczność chwili zmusiła nasze państwo do wykorzystania tej najbliżej położonej W.M. Gdańska miejscowości, w czasie dla nas najgroźniejszym, bo w okresie wojny bolszewickiej.

Jedynym dogodnym punktem, przez który najszybciej moglibyśmy otrzymać broń, amunicję oraz żywność, był tylko port gdański; tutaj jednak działała przeciw nam, —zresztą jak zawszę i wszędzie— wroga propaganda niemiecka, która wkońcu doprowadziła do ogólnego strajku gdańskich robotników portowych. Nie mając innego wyjścia—po szybkiej w tym wypadku decyzji—przystąpiono od razu do prowizorycznej budowy portu w Gdyni. Ograniczyło się to tylko do wybudowania jednego drewnianego pomostu na palach, wchodzącego na 600 metrów w głąb morza w tym miejscu, gdzie dzisiaj znajduje się główne nadbrzeże węglowe. Pozwoliło to na częściowe bodaj uniezależnienie się od strajku i sabotaży gdańskich, choć trudności przeładunkowe wobec braku potrzebnych urządzeń były ogromne.

Po skończonej wojnie ustały też i prace nad dalszą rozbudową, w następnych zaś latach konserwowano już tylko to, co było zrobione. Wioska powróciła do dawnego sennego żywota. Rybacy wyjeżdżali na połowy morskie, a we wsi nic, zupełnie nic się nie działo. Jedynie w okresie letnim, w miesiącu lipcu i sierpniu przyjazd letników i turystów ożywiał Gdynię i całą przyległą okolicę, poczym znowu na dalszych dziesięć miesięcy nawracało życie szare i monotonne.

Pierwszym wydarzeniem, które poruszyło wszystkich bez wyjątku —o czym w Polsce mało kto wie do dzisiaj, a zagranicą z pewnością nikt—były wypadki gdańskie rozgrywające się przy końcu 1923 roku. Oto przyjechawszy do Gdańska rano, jak zwykle po zakupy /w Gdyni w tym czasie jeszcze nawet chleba nie można było dostać/ znalazłem sklepy pozamykane, policji gdańskiej ani śladu, na ulicach pustki zupełne. Zatrzymałem jakiegoś przechodnia zapytując go o przyczynę tego niezwykłego zjawiska. Popatrzył na mnie ze zdziwieniem, poczym powiedział: "Jakto! To pan nic nie wie? Przecież dzisiaj przychodzą Polacy i zabierają Gdańsk. Wojska polskie idą już od strony Tczewa, Skarszew i Kartuz. Mają tu być przed godziną dwunastą." Zaskoczony tą wiadomością, poszedłem dalej w głąb miasta.

Na starym mieście spotkałem nagle ogromny pochód robotniczo-rzemieślniczy, idący w podnieceniu w kierunku Nowego Rynku. W pochodzie niesiono transparenty. Na czele dwa największe z napisami: "My chcemy należeć do Polski," "My chcemy mieć walutę polską."

Widząc, że naprawdę coś się zaczyna, powróciłem do Gdyni. Tutaj nowa niespodzianka. Oto właśnie nadpływał jeden z największych francuskich okrętów wojennych "Voltaire," stanął na redzie w środku zatoki gdańskiej, działa skierował na Gdańsk jak gdyby dawał milczące przyzwolenie: zabierajcie co wasze!

Czekamy w naprężeniu dzień jeden i drugi—cisza. Nic się nie dzieje. W międzyczasie zorganizowało się przyjęcie dla oficerów marynarki francuskiej. Mnie delegowano z ramienia oddziału "Ligi Żeglugi Polskiej" do sprezentowania naszych zaprosin. Dowódca okrętu podziękował bardzo serdecznie, lecz oświadczył, że przybyć teraz nie mogą, gdyż są w pogotowiu wojennym. Chyba trochę później, gdy będzie się można zabawić już z większą ochotą.

Czekamy więc dalej na rozwój wypadków. Okręt wojenny czeka także cierpliwie, tydzień jeden i drugi. Wreszcie w trzecim podniósł kotwicę i odpłynął—na zawsze. Nie naszą sprawą było dochodzić przyczyn, dlaczego postąpiono tak, a nie inaczej. Jednak jakże odmiennie wyglądała by Polska dzisiaj, gdyby wtenczas zechciała wystąpić stanowczo i zdecydowanie!

Od tego czasu życie w Gdyni zaczęło się powoli ruszać. Garstka ludzi z całej Polski zagnanych wypadkami wojennymi na ten skrawek polskiego morza, poczęła się skupiać i pracować, dając początki prawie wszystkim organizacjom, rozrosłym później do właściwych rozmiarów.

Już w pierwszych początkach Gdyni, powstał staraniem głównie Marynarki Wojennej — oddział "Ligi Żeglugi Polskiej," która po paru latach przemieniła się w "Ligę Morską i Rzeczną," a w końcu w "Ligę Morską i Kolonialną." Równocześnie też prawie zawiązał się oddział "Czerwonego Krzyża."

Od samego początku główną troską życia społecznego w Gdyni było uniezależnienie się od przybrzeżnej żeglugi gdańskiej, która bezkonkurencyjnie opanowała cały nasz ruch wycieczkowy między Gdańskiem, Gdynią a Helem. Stary, wybrakowany gdański statek kotłowy "Paul Benecke" w ciągu sezonu letniego zbierał naszych pieniędzy dwa razy więcej, niż sam był wart. Głównie chodziło nam jednak o prestiż państwowy. Kilka osób z Gdyni i Polonii Gdańskiej zawiązało towarzystwo z szumną nazwą "Żegluga Przybrzeżna," mając w swym taborze pięć starych motorówek. Największa z nich "Maryla" mogła pomieścić na pokładzie około 100 osób, najmniejsza około 40.

Od samego założenia żegluga ta natrafiła na ogromne trudności wszelkiego rodzaju. Główną była niemożliwość pokonania konkurencji gdańskiej. I tutaj uwydatniła się doskonale praca organizacyjna—niestety nie nasza, ale niemiecka. Mianowicie firma, do której należał "Paul Benecke" wysłała do Gdyni swoich płatnych agentów mówiących po polsku. Na całym terenie gdyńskim, a głównie w porcie na pomoście, skąd odpływały statki wycieczkowe i ogólnie grupowało się całe życie letniskowe, odstręczali oni letników od wycieczek na małych naszych motorówkach, strasząc wszelkimi możliwymi nieszczęściami, do rozbicia i zatonięcia włącznie. Równocześnie zachwalali statek gdański z salonami, restauracją, orkiestrą, tańcami i wielu innymi jeszcze przyjemnościami. Całkiem naturalne, letnik czy przygodny turysta, który nigdy morza nie widział—porównując wzrokowo nikłe motorówki z "wielkim" "Paul Benecke"—wybierał statek większy.

Głównym argumentem przeciwko naszym motorówkom był jeden naprawdę poważny, że motory są stare i każdej chwili w czasie podróży mogą przestać działać. Postanowiono zatym utrącić przede wszystkim ten argument. Z ogromnym wysiłkiem kupiło się w następnym roku nowy, doskonały motor Diesla i wmontowało do największej motorówki "Maryla." Podczas próbnej jazdy okazało się, że motor działa wspaniale, a "Maryla" drogę na Hel odbywa w czasie dwa razy krótszym, niż zachwalany statek gdański. W najbliższą niedzielę lipca 1924 roku rano—wszyscy współwłaściciele żeglugi wraz z rodzinami i jakąś przygodną wycieczką idziemy do przystani, by wyjechać na morze. Naprzeciw nam wychodzi marynarz z naszej motorówki z bardzo przygnębioną miną i powiada, że stało się nieszczęście—motor zepusty. Cóż się okazało. Oto mechanik, zniemczony Gdańszczanin, przekupiony przez firmę niemiecką—puścił przez całą noc motor na sucho, wypalił zupełnie panewki, niszcząc w ten sposób gruntownie mechanizm. Wprawdzie mechanik został aresztowany i siedział trzy tygodnie w więzieniu w Wejherowie, lecz zwolniony za kaucją złożoną przez niemiecką firmę—ma się rozumieć—uciekł zaraz do Gdańska i tyleśmy go widzili. Szwaby dopięły jednak swego pozbywając się groźnego konkurenta na dłuższy czas do chwili, gdy przyszedł wreszcie zawodnik, który usunął ich z naszych terenów całkowicie i na zawsze—całkiem jednak legalnie.

Motorówki stały bezczynnie długi czas za osłoną prowizorycznego portu, skąd ze względów "urzędowych" zostały usunięte. Z musu stanęły na otwartej przestrzeni, naprzeciwko dzisiejszego Urzędu Rybackiego. W końcu lata nadeszła wyjątkowo silna burza, zerwała słabo zakotwiczone motorówki, rozbijając je na drzazgi. W czasie budowy portu resztki szkieletów tych łodzi zasypał piasek, a pierwsze towarzystwo żeglugowe przestało automatycznie istnieć zupełnie zrujnowane finansowo.

Nie mniej przykry los spotkał też pierwszą "stocznię," zapoczątkowaną w tym samym czasie. Jakże?—są statki, więc musi być i stocznia! Ci sami ludzie opracowują plany i przystępują do budowy niewielkiej hali, nie bardzo dokładnie wiedząc, co z tego wyniknie. Dostało się jakieś maszyny z demobilu wojskowego i coś tam jeszcze, ustawiło według planów i czekało na pracę. Całkiem naturalne, że pies z kulawą nogą nie przyszedł z żadną robotą. Jedyni przewidziani klienci—rybacy—mieli swoje ustalone miejsca napraw kutrów w Gdańsku i żadna siła by ich stamtąd nie odciągnęła. Robót nowych, nawet niewielkich "stocznia" nie potrafiła by przeprowadzić. Zlitował się wreszcie Urząd Morski, w tym czasie z siedzibą w Wejherowie /w Gdyni nie było, gdzie, ani po co mieszkać/ i dał pracę: wyciagnięcie z morza zatopionej motorówki.

Z rozmachem wzięto się do roboty przy pomocy miejscowych rybaków. Motorówkę po długich a ciężkich cierpieniach z honorami wydobyto z morza na brzeg, i na tym skończyła się pierwsza i ostatnia zarazem "działalność" stoczni. Stała bezczynnie przez szereg miesięcy, aż wreszcie zlitował się nad nią na odmianę Urząd Skarbowy i całą "stocznię" wraz z urządzeniem zabrał za zaległe podatki. Budynek przeznaczono później na warsztaty ślusarskie, a rozebrano go dopiero na kilka miesięcy przed wojną. Stał na dole, koło pierwszego wiaduktu nad ulicą portową.

W porządku chronologicznym—wpierw jednak powstała wędzarnia ryb "Rybałt" założona przez te same osoby. Przechodziła ona różne koleje, aż zniknęła z powierzchni życia Gdyni, zresztą jak wszystko inne co tam powstało przed budową portu t.j. przed rokiem 1924.

Ciekawa historia była też z pierwszymi polskimi "armatorami" na terenie Gdyni. Oto w ostatnim dniu 1922 roku wieczorem zaczął się palić nieduży statek handlowy, idący pod banderą jednego z mniejszych państw śródziemnomorskich. Załoga ratuje się na szalupie—według wszelkich przepisów morskich. Rybacy helscy znowu ratują płonący statek według tychże przepisów i zabierają dla siebie, gdyż, jak się później okazało—dla asekuracji nie przedstawiał już wartości. Maszyny na tym statku były mało uszkodzone. Eksperci morscy orzekli, że statek opłaci się remontować. Kupujemy więc ten statek od helskich rybaków za psie pieniądze i zaczynamy się starać o fundusze potrzebne na remont. Zanim jednak stać się to mogło, zwiedział się o tym wypadku Urząd Celny w Wejherowie i znowu według wszelkich przepisów—na ten raz lądowych—nałożył tak wysokie cło na "sprowadzone bez pozwolenia z zagranicy maszyny," że nabywcy wyrzekli się od razu nie tylko statku, lecz i wydanych już pieniędzy. Statek zginął gdzieś potym bez śladu na terenie Gdańska a my—niedoszli "armatorowie"—zaczęliśmy przemyśliwać o nowych walkach z wiatrakami.

Wszystkie te poczynania miały podkład bardziej społeczny, niż materialny. Może też przez to żadne nie dało pozytywnego rezultatu, choć zdaje się, że główną przyczyną było to, że Gdynia była jeszcze zbyt mała—nie była ani portem, ani miastem, ot, po prostu wioską rybacką przez cały Boży rok a w krótkim sezonie—letniskiem.

Epokowym i pamiętnym dla Gdyni wydarzeniem stał się przyjazd Prezydenta Rzeczypospolitej wraz z całym rządem, na czele którego, jako Prezes Rady Ministrów stał wówczas Generał Sikorski. Organizacja przyjęcia dostojnych gości wraz z wielką ilością innych dygnitarzy państwa, dostarczenie środków komunikacji, budowa bram triumfalnych, zorganizowanie nabożeństwa i t.d. na tak surowym terenie, jakim była Gdynia z wiosną 1923 roku — wymagało wówczas nadzwyczajnych wysiłków a teraz zasługuje chyba na specjalny opis.

Wspomnę tylko o wielce zabawnym momencie nieporozumienia jakie zaszło w czasie bankietu. Przy końcu obiadu goście miejscowi z szarego końca, podjadłszy sobie należycie, zaczęli wstawać od stołu. W pewnej chwili adiutant Prezydenta głosem donośnym zapowiedział: "Pan Prezydent kazał oświadczyć, że jeszcze nie skończył obiadu." Na to jeden z grupy stojących już uczestników obiadu z rozbrajającą dobrodusznością odrzekł: "Nie szkodzi, my zaczekamy na dworze."

W jesieni 1924 roku rozpoczęto wreszcie rzeczywistą budowę portu. Te sprawy są już ogólnie znane.

Rok 1925 przyniósł Gdyni w darze przemianowanie z gminy wiejskiej na prawdziwe miasto. Wprawdzie to miasto zewnętrznie przedstawiało się dosyć marnie, lecz miało już wszelkie cechy wielkomiejskie. Przytoczę jeden z przykładów "wielkomiejskości" ówczesnej Gdyni. W czasie pobytu ministra komunikacji p. Romockiego—burmistrz oprowadzając go po mieście w pewnej chwili nachylił się do ucha ministra i wskazując na przechodzącą pannę, szepnął z całą dumą, na jaką go było stać: "Panie ministrze, oto nasza pierwsza publiczna panna!"

Od tego czasu lawiną zaczęło się rozrastać i miasto i port. Miasto jednak pozostało daleko w tyle w porównaniu z rozbudową portu. Gdy w 1924 roku zaczął zawijać do Gdyni raz na miesiąc statek francuski "Pologne" z emigrantami—wszyscy byli prawie tak dumni, jak później burmistrz ze swojej panny: oto do Gdyni już statki zagraniczne dochodzą. Dla porównania podam, że w roku 1939, dokładniej 19 maja—było w porcie gdyńskim w ładowaniu i przeładowaniu w jednej dobie równocześnie 121 statków najrozmaitszej wielkości z całego prawie świata.

Rok 1926 i 1927 należą jeszcze do czasów dawnej Gdyni, tej sielskiej-anielskiej, dookoła której zaczęły już powstawać legendy. W latach tych powstała prawdziwa "Żegluga Polska" pod dyrekcją Juliana Rummla. Do przyśpieszenia powstania "Polskiej Żeglugi" przyczynili się mimowoli najwięksi jej wrogowie—Niemcy—przez swoje prowokacje, lecz to jest już inna historia.

Gdynia rosła z roku na rok wprost w oczach z rozmachem, jaki daje młodość i wiara we własne siły, aż doszła do tego, by na wieczne czasy stworzyć "Święto Morza." Zapoczątkowaniem "Święta Morza" były regaty morskie, odbywające się co rocznie w Gdyni od 1921 roku. Regaty te miały charakter raczej widowiskowy i propagandowy, niż sportowy. W tym czasie nie było jeszcze nad morzem żadnych jachtów rasowych, ani nawet łodzi sportowych. Udział w regatach brały wyłącznie rybackie kutry żaglowe i motorowe oraz łodzie.

W roku 1923 ówczesny dyrektor Ligi Żeglugi Polskiej w Warszawie p. Rummel—dziękując mi odręcznie za organizację odbytych regat nadmienił, że w przyszłości będą one mogły wejść do programu "Święta Morza," na wzór podobnych imprez urządzanych w innych zachodnich krajach nadmorskich.

Ostatnie regaty morskie odbyły się w roku 1926 poczym nastąpił ogólny zastój spowodowany ciągłą zmianą ludzi na terenie gdyńskim. Dopiero w początku 1932 roku, gdy p. Rummel, ówczesny dyrektor Żeglugi został prezesem Oddziału Ligi M. i K. i równocześnie prezesem gdyńskiego Związku Propagandy Turystycznej, a piszący te słowa sekretarzem Ligi oraz sekretarzem Związku Propagandy—na jednym z posiedzeń Zarządu Związku Propagandy poruszona została sprawa zorganizowania "Święta Morza."

Chodziło tu głównie o podparcie działalności Zw. Propagandy jakąś wielką imprezą, która by ściągnęła do Gdyni jak największą ilość ludzi z całej Polski, a tym samym stała się źródłem dodatkowych dochodów dla mieszkańców Gdyni i wybrzeża. Ze względu jednak na charakter morski tego święta i propagandę postanowiono oddąć całą imprezę pod protektorat Ligi M. i K. a pracami organizacyjnymi na miejscu zająć się wspólnie. Pomysł okazał się w rzeczywistości więcej, niż dobry, gdyż Liga mając już w tym czasie dużo dobrze zorganizowanych oddziałów po całym kraju—przeprowadziła za ich pośrednictwem, a głównie przez prasę tak znakomitą propagandę, że wyniki przeszły wszelkie oczekiwania. Liczyło się na przybycie około 40.000 ludzi. Tymczasem już sama kolej zwiozła przeszło 87.000 osób, nie licząc przybyłych z dalszego i bliższego zaplecza wycieczek autobusami i samochodami, kołowo i pieszo. Razem brało udział w pierwszym "Święcie Morza" przeszło 121.000 ludzi.

Dzień 29 czerwca został wybrany nie dorywczo, jak to przeważnie sądzono, lecz po długich namysłach, biorąc pod uwagę głównie względy lokalne. Przede wszystkim dzień 29 czerwca, to ogólne święto rybaka—Piotra i Pawła, obchodzone uroczyście wszędzie nad brzegami morza. Chodziło nam następnie — ze względów czysto letniskowych—o wcześniejsze zapoczątkowanie sezonu kąpieliskowego, który do tego czasu rozpoczynał się dopiero około 7-go lipca. Najważniejszym jednak momentem było to, że w tym okresie czasu mieliśmy do dyspozycji komitetu wszystkie wolne mieszkania, co razem z namiotami i barakami pozwalało nam na zakwaterowanie kilkunastu czy kilkudziesięciu tysięcy ludzi. W kilka dni potem było to już niemożliwością.

Największy wkład w organizację "Święta Morza"—personalnie i technicznie—dawała Marynarka Wojenna oraz Żegluga Polska. Marynarka Wojenna urozmaicała program emocjonującymi regatami i wspaniałą "nocą wenecką" na morzu, zaś Żegluga Polska zdawała egzamin sprawności organizacyjnej przewożąc w jednym dniu dziesiątki tysięcy ludzi na półwysep helski i z powrotem bez żadnego wypadku.

Wojna czasowo tylko zahamowała Gdynię w jej dalszym rozwoju. Tak by się mogło zdawać na pierwszy rzut oka, lecz jednak jeśli zastanowimy się głębiej — zobaczymy, że Gdynię oczekuje bardzo niepewna przyszłość. Gdy wrócimy do niej spostrzeżemy niedługo ze zgrozą, że ta nasza dawna, bezkonkurencyjna Gdynia musi się dzielić sławą i zyskiem z nowymi naszymi portami, z jakimś tam Królewcem, Gdańskiem, Szczecinem—a może nawet jeszcze z kilkoma pomniejszymi.

Cóż jednak robić! Będziemy musieli pogodzić się z faktami dokonanymi, lecz zapewniam w imieniu wszystkich obywateli Gdyni, przebywających obecnie na gościnnej ziemi brytyjskiej, że bez walki nie ustąpimy! Zaczniemy z miejsca pracę od nowa, by wymyślić i zorganizować coś wielkiego i tak atrakcyjnego, by pomimo wszystko, jak w ciągu minionych lat, Gdynia wybiła się na czoło tych nowych naszych portów na Bałtyku własnym tylko wysiłkiem i własną pracą.

Józef Limbach

Przysięga na Placu Grunwaldzkim w Gdyni

Zaczynało się zwykle około 20 czerwca. Z całej Polski dziesiątkami specjalnych pociągów i setkami samochodów przybywało nad polskie morze tysiące osób. Im bliżej było 29 czerwca—dnia oficjalnego obchodu " święta morza " —tym większa była frekwencja. A dnia 29 czerwca przybyszów liczyło się na wybrzeżu na dziesiątki tysięcy. Reprezentowane były dosłownie wszystkie zakątki kraju.

Tak było przez kilkanaście lat i tak samo było w końcu czerwca pamiętnego roku 1939. Naprężenie polityczne, panujące już w całym świecie i wybitnie wojenne nastroje absolutnie nie wpłynęły tego roku na zakorzeniony już głęboko w całym społeczeństwie polskim zwyczaj manifestowania przywiązań do morza w świątecznym dniu czerwca. Wręcz przeciwnie—napięta sytuacja wpłynęła na poważny wzrost frekwencji. Przecież to właśnie po nasz mały skrawek morza, po Gdańsk i ukochaną Gdynię Niemiec wyciągał swe łapy. Należało mu więc bez obsłonek powiedzieć, że bez walki tej grabieży nie dokona.



Barki wiślane w basenie polskim w Gdyni

Twarde słowa przysięgi, wypowiedzianej przez stutysięczny tłum w dniu 29 czerwca na Placu Grunwaldzkim pod Kamienną Górą w Gdyni, stwierdzającej gotowość wszystkich Polaków do obrony Wybrzeża do ostatniej kropli krwi—były niedwuznaczną odpowiedzią całego społeczeństwa polskiego wobec żądań niemieckich. I nie były słowami, rzuconymi na wiatr. Niemiecki grabieżca, wraz z nim cały świat przypatrujący się biernie jego rabunkom—mogli to naocznie stwierdzić już w dwa miesiące później, dnia 1 września, gdy, po bandyckim napadzie na Westerplatte, Puck, Gdynię i Hel, podjęliśmy rzuconą nam rękawicę.

I nadal temu ślubowaniu jesteśmy i będziemy wierni, bo słowa przysięgi, że nigdy nie damy się odepchnąć od Bałtyku—wciąż jeszcze brzmią w sercu każdego Polaka. Przysięga wciąż obowiązuje i dlatego walka trwa i trwać będzie, dopóki nie powrócimy nad polski Bałtyk.

* * *

Po przysiędze, na tym samym Placu Grunwaldzkim nastąpiło przekazanie armii dwóch dział przeciwpancernych i sześciu kompletnie wyposażonych ciężkich karabinów maszynowych, zakupionych z dobrowolnych składek społeczeństwa gdyńskiego. Gdynianie bowiem, jak mieszkańcy wielu innych miast i miasteczek i wsi polskich, instynktownie wyczuwali zakłamanie w oficjalnych oświadczeniach, że " jesteśmy niezwyciężeni," " mocarstwowi " i t.d.—i na wszelki wypadek sami dozbrajali armię.

A potem z Placu Grunwaldzkiego stutysięczny tłum rozszedł się po całym wybrzeżu, by w najrozmaitszy sposób zamanifestować swe przywiązanie i swą miłość do morza.

Wzięto udział we wspaniałej defiladzie na skwerze Kościuszki, by tam gorąco powitać dzielnych marynarzy naszych statków handlowych, naszej floty wojennej, uczniów Państwowej Szkoły Morskiej, maszerujących pod swym sztandarem ku wielkiej na morzu Polsce.

Ze szczególnym wzruszeniem oglądano później defiladę na morzu. Polak z Wilna, Lwowa, Krakowa, Katowic, Poznania i Warszawy z takim samym, co Gdynianin zrozumieniem i zachwytem patrzył na płynące okręty podwodne z " Orłem " na czele, na potężne sylwetki " Gromu," " Błyskawicy," " Wichra " i " Burzy," na flotyllę torpedowców i poławiaczy min, a potem na popularny " Dar Pomorza," za którym płynął szereg statków handlowych i wreszcie sznur kutrów rybackich.

Popołudniu zwiedzano okręty wojenne. Tylko raz na rok, na " święto morza," cywil dostępował tego zaszczytu. Korzystał z tego nie tylko przez ciekawość, lecz także ze szczerego zainteresowania się zagadnieniami naszej siły zbrojnej na morzu, w którym przebijała się i nuta troski czy aby te " Orły," " Wilki," " Gromy " i " Wichry " są coś warte.

Takie było " święto morza " obchodzone z radością w czerwcu 1939 roku. Tegoroczne święto morza nie będzie dniem radości. W czerwcu 1939 roku złożywszy swe mienie na kupno broni dla żołnierza, dziś wszyscy Polacy składają swe życie na ołtarzu obowiązku.

Nie mniej, tegoroczne " święto morza " nie będzie dniem smutku. Nie będzie wprawdzie wspaniałego przemarszu marynarzy przez skwer Kościuszki w Gdyni, nie będzie pięknej defilady okrętów i statków, nie będzie zwiedzania naszych jednostek floty wojennej. Ale za to—zamiast defilować—nasze okręty będą tropić " Tirpitza " i innych korsarzy niemieckich na morzach, a statki naszej floty handlowej zwozić będą wciąż nowe transporty broni i amunicji. Uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej, kształcąc się na gościnnej ziemi angielskiej pod swym własnym, przywiezionym z Gdyni sztandarem—dołożą wszelkich starań, by jak najprędzej przygotować się do czekającej ich walki na morzu.

I wszyscy oni, jak i wszyscy Polacy, będą wykonywali swe obowiązki tak długo, aż tysiączne tłumy znów będą mogły zjeżdżać nad polskie morze, by radować się z powrotu Polski nad Bałtyk, by przyświadczyć z dumą, że przysięga złożona na placu Grunwaldzkim w Gdyni w dniu " święta morza " w czerwcu 1939 roku—została dochowana.

Gdynianin

Polska Liga Morska

Polska Liga Morska liczyła przed wybuchem tej wojny okrągło milion członków, milion patriotów morza. Straty krwawe i ubytek, spowodowany w kraju przez wychodźstwo, wyrównali tam niewątpliwie nowi członkowie —sympatycy, napewno nieopłacający dziś składki pieniężnej, ale nie mniej serdecznie czujący i myślący kategoriami morskimi.

Milion to wiele, ale jeszcze za mało, gdy trzeba przekształcić psychikę całego narodu, narodu rolników i żołnierzy, gdy trzeba koniecznie z narodu polskiego wykrzesać więcej jak iskrę, płomień zamiłowania zarówno do zawodu marynarza, jak też śmiałego kupca zamorskiego, plantatora, zdobywcy surowców, zdobywcy bogactw, których kraj nie posiada.

Liga Morska istniała już niemal od roku 1919, najpierw pod nazwą " Bandery Polskiej " potem " Ligi Morskiej i Rzecznej," ale liczebnie rozwijała się początkowo powoli. Dopiero przewodnictwo ś.p. Generała Orlicz-Dreszera i zainteresowanie organizacji sprawami morskimi, nie tylko w znaczeniu handlowym, ale także w znaczeniu obrony dostępu do morza, floty wojennej oraz sprawami zamorskimi, przydało Lidze takiego rozwoju, że z roku na rok już nie dziesiątkami, ale setkami tysięcy przybywało jej co raz to gorętszych i co raz to czynniejszych—patriotów Morza.

Dwa ostatnie lata przedwojenne, już po śmierci ś.p. Generała Dreszera pomnożyły szeregi Ligi o całe 600.000. Przypomnieć trzeba, że organizacja ta, społeczna, całkowicie niezależna, wolna była od wszelkich wpływów politycznych i jednoczyła w sobie wszystkie odłamy i wszystkie sfery patriotycznego społeczeństwa i że czynna była nie tylko w Polsce, ale też i w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej i wielu innych krajach, niemal wszędzie, gdzie tylko istniały większe skupiska polskiej emigracji.

Służyła ona przede wszystkim wszechstronnej propagandzie polskiej sprawy morskiej oraz zainteresowaniom zamorskim. Propagandzie floty wojennej, której ze składek społeczeństwa ofiarowała okręt podwodny im. Marsz. Piłsudskiego i dała zamówienia na cztery ścigacze torpedowe, propagandzie rozbudowy floty handlowej i ożywieniu handlu zamorskiego, przysposobieniu morskiemu, i zamorskiemu, udzielając stypendiów na studia i praktyki zagraniczne, propagandzie rozbudowy dróg wodnych śródlądowych, a w szczególności Wisły, poświęcając niemało troski i energii sprawie samego jej ujścia, tego jedynego naturalnego, bo zapleczem rzecznym popartego dostępu Polski do Bałtyku. Wydawnictwa, miesięcznik " Morza " drukowany ostatnio w 250.000 egzemplarzy, popularna " Polska na Morzu," wydania młodzieżowe i ludowe, kwartalnik naukowy p. tyt.: " Sprawy Morskie i Kolonialne," zapoczątkowanie Instytutu Morskiego—oto ogólny obraz prac Ligi Morskiej.

Zwyciężają co największe potęgi—morskie. Wszak wszyscy wierzymy, że i ta wojna dostarczy jednego dowodu więcej, iż o sile państwa nie tylko w znaczeniu wojskowym, ale także i przede wszystkim w znaczeniu gospodarczym, a za tym i politycznym, zdecyduje stopień jego oparcia się o morze i wykorzystania tego tak bardzo dziś przez Wielką Brytanię błogosławionego, najpotężniejszego z żywiołów dobrze służących ludzkości.

Z punktu widzenia militarnego można by dyskutować, która z trzech sił zbrojnych, lądowa, morska, czy powietrzna, będzie w przyszłości, po takich czy innych przemianach pojęć i rewizji zasad strategicznych, przy takim czy innym rozwoju rzemiosła wojennego, wiedzy i sztuki wojennej, czynnikiem najbardziej rozstrzygającym. Ale nie o to tylko chodzi. Gdy weźmiemy pod uwagę pozostałe, nie mniej od militarnego doniosłe elementy, składające się w niemniejszej mierze na ostateczne zwycięstwo, dojdziemy napewno do stwierdzenia—jak to od najdawniejszych lat uczy zarówno historia, jak i geografia—że tylko te państwa, które szczęśliwie szeroko rozłożone nad morzami, umiały dostęp do tych mórz wykorzystać, odegrały rolę wielkich potęg, mocarstw, imperiów.

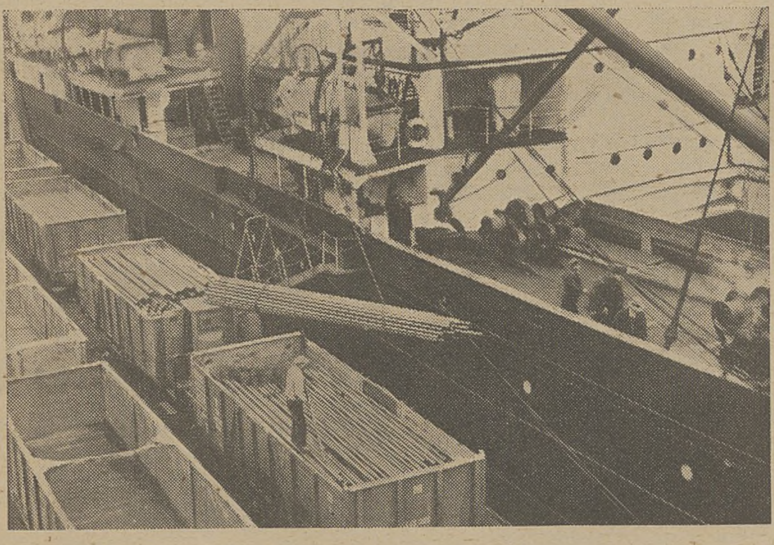
Polska była też ongiś szeroko, bo na przestrzeni 400 km., rozłożona nad morzem, a najsilniejsza była ta Polska—od morza do morza. Kres tej potędze przyniosło nie co innego, jak niewykorzystanie tego naturalnego dobrodziejstwa, odepchnięcie Polski zarówno od Bałtyku, jak i od Morza Czarnego.

Gdy tak rozumujemy, że nowa Polska powinna być silna również i na morzu, wydaje się nam, że Liga Morska powinna czym prędzej podjąć tę pracę tu, na wychodźstwie, na nowo, że pobyt nasz tu, gdzie jest serce i mózg Potęgi Morskiej, powinien być wykorzystany także dla pogłębienia naszego przysposobienia morskiego i zamorskiego.

Niewątpliwie zwycięstwo przyniesie nam nie tylko szerszy dostęp do morza, ale i liczniejszą flotę zarówno wojenną jak i handlową. Będziemy potrzebować ludzi i potrzebować ich będziemy pośpiesznie. Bardzo wielu będziemy potrzebować żeglarzy i kupców, będziemy potrzebować pracowników umysłowych i fizycznych—na przeróżnych szczeblach tych rozległych a tak doniosłych dziedzin.

Więc niechaj całe społeczeństwo polskie w Wielkiej Brytanii i za Oceanem zorganizuje się czym prędzej w drugą, zamorską Ligę Morską, w Ligę, która by choć częściowo zastąpiła pracę Ligi Morskiej w kraju. Drugi milion członków, może też drugi milion szylingów miesięcznie na polską Flotę Wojenną, na polską Siłę na Morzu, na polską Szkołę Morza i Handlu—oto możliwości chwili, która napewno niesie za sobą wielki, może nareszcie długi czas, czas pokoju. . . .

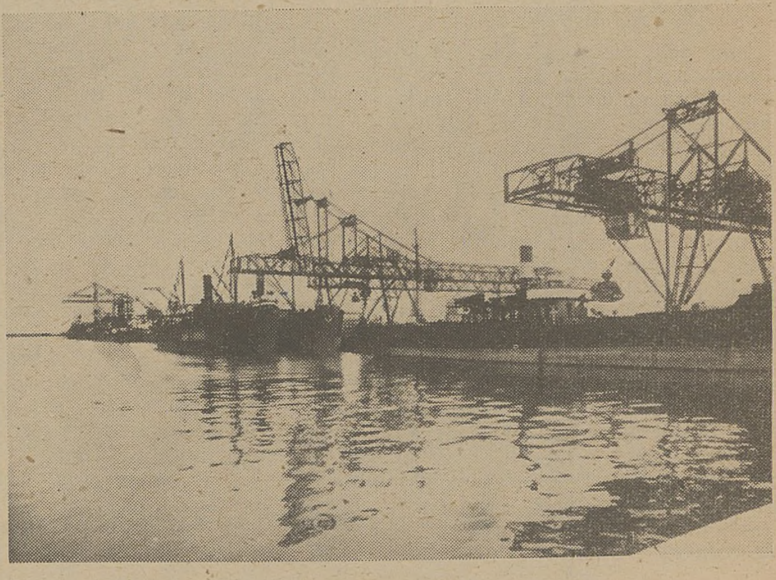
Stanisław Kwaśniewski



Ładowanie rur żelaznych



Przeładowanie auta z okrętu wycieczkowego



Basen węglowy



Basen rybacki

Wśród kadetów Polskiej Floty Handlowej



Przed kilku dniami odwiedziłem Liceum Kadetów Marynarki Handlowej w X., gdzie odbywają Kurs Oficerski młodzi Polacy z dawnej Szkoły Morskiej w Gdyni. W Liceum kształci się obecnie około 80 młodzieńców, wśród których nasi chłopcy stanowią mniejszość, liczącą 30 studentów, reszta—to uczniowie angielscy. Mamy zatem dwie grupy, różne pod wieloma względami: narodowościowym, wieku, sytuacji i zaawansowania w wiedzy nawigacyjnej.

Nie będę się rozwodził nad tym, jakie są różnice i podobieństwa między słuchaczami polskimi i angielskimi tego Liceum, jeżeli chodzi o cechy narodowe, bo te Czytelnicy nasi, mieszkający na ziemi brytyjskiej, już poznali. Muszę natomiast powiedzieć, że nasi chłopcy są starsi wiekiem, niektórzy już pełnoletni. Ich sytuacja jest także inna: są to młodzieńcy na emigracji, pochodzący bodaj z całej Polski. W kraju zostali ich najbliżsi, o których ci młodzi nie mają żadnych wiadomości. To już wystarczy, że słuchacze polscy nie patrzą na życie tak lekko i "sportowo," jak ich młodsi koledzy angielscy; zachowując wszystkie cechy polskiego, narodowego temperamentu, nasi młodzieńcy są poważni, zdecydowani, daleko w przyszłość patrzący.

Zresztą, są to już prawie "drudzy oficerowie" według terminologii Polskiej Marynarki Handlowej. Możemy im bez ryzyka przyznać rangę oficerską jako, że mają za sobą pracowity rok studiów, odbyty w Szkole Morskiej w Gdyni, dużą praktykę morską, "chrzest wojenny," jako "nadprogram" i—w chwili ,gdy to piszę—pełny już kurs studiów w Liceum angielskim; pozostało im przecież tylko "odwalenie" egzaminów dyplomowych w lipcu, roku bieżącego.

DLACZEGO POLACY ODBYLI KURS WYŻSZY?

Inny jest "status" dla ich kolegów angielskich. Ci, to przede wszystkim chłopcy młodsi, mniej zaawansowani i w teorii i w praktyce. Kurs dla nich oparty jest na zasadach ogólno-licealnych, co oznacza, że po skończeniu taki młody człowiek może pójść w całkiem innym kierunku, aczkolwiek może także wyspecjalizować się w wiedzy morskiej, poznawszy podstawowe jej zasady w Liceum. Słuchaczy angielskich można zatem nazwać "kandydatami na kadetów marynarki."

Biorąc pod uwagę wyższy stopień zaawansowania naszych kadetów w wiedzy morskiej, Związek Armatorów Polskich i polskie władze morskie, jako inicjatorzy doszkolenia oficerów dla Polskiej Marynarki Handlowej, wyjednali u władz angielskich utworzenie kursu specjalnego. Inicjatywa polska spotkała się z życzliwym i czynnym poparciem Departamentu Nawigacji, który jest założycielem i władzą zwierzchnią tego Liceum Uniwersyteckiego, jak brzmi pełna nazwa uczelni. Organizacją techniczną i kierownictwem kursu polskiego zajęli się tacy doświadczeni oficerowie, jak kpt. G. W. Wakeford, Extra Master i Dyrektor Liceum oraz kpt. Z., kierownik i wykładowca polski.

Na kursie polskim, prowadzonym przez 8 profesorów, wykładane są następujące przedmioty: wiedza morska, technika marynarska, astronomia, kartografia nawigacyjna, budowa okrętów, równowaga, matematyka w zastosowaniu morskim, język angielski, nauka o przyrządach nawigacyjnych, nauka o busoli, sygnalizacja, mechanika okrętowa i międzynarodowe prawo morskie. Wykłady na kursie polskim prowadzone są w dwu językach, przy czym na język polski przypada średnio trzecia część godzin wykładowych.

Mówiąc o nauce, trzeba powiedzieć kilka słów o wynikach inicjatywy organizatorów i prac wykładowców. Rezultaty są naprawdę rzetelne. Dość, jeżeli powiem, że przeciętna ocena inteligencji, sumienności i znajomości przedmiotu utrzymuje się dla słuchaczów polskich w granicach 85—95%. Ten termin wybitnie bankierski odpowiada "piątce" w naszym szkolnictwie. Widziałem także kilka wypadków 100-procentowej oceny. Wyższej nie stosują—widocznie dlatego, aby uczeń nie przeszedł swego nauczyciela, o co w szkole trudniej, ale co może się zdarzyć w życiu praktycznym.

KOLEDZY, USZY DO GÓRY!

Jeżeli nie łatwo było dzień dobrze przeżyć w czasach normalnych, to o ileż trudniej przeżywali nasi młodzi marynarze rok bity na terenie tej uczelni, na ziemi, aczkolwiek przyjaznej, ale, bądź-co-bądź, obcej. A przecież przeżyli. I to z jakimi wynikami! Pełni życia, towarzyscy, obdarzeni fantazją—zdawało by się—lekko rzecz biorący, a przecież świadomi obowiązków, jakie na nich spadną, wyróżnili się nasi studenci morscy męstwem nie mniejszym na lądzie, od wykazanego na morzu w pierwszych miesiącach wojny.

Nie tak dawno zaczęli kurs: zaledwie w sierpniu roku ubiegłego zjechali tu przeważnie z Francji, przez Hiszpanię i Portugalię. Jak się dało i na czym się dało. Przyszli tu i tacy z pod Narwiku i Dunkierki i bohaterowie wcześniejszych walk na morzach i oceanie: z "Piłsudskiego" i "Chrobrego" i O.R.P. "Wilka." Nazwa tego ostatniego jakby najbardziej do nich dopasowana—do tych polskich wilcząt morskich.

I nic dziwnego, że ci młodzi, zamaszyści i rycerscy marynarze polscy, podbili bez wysiłku chłodnawe nieco serca miejscowego społeczeństwa, a zwłaszcza serca panien angielskich.

Ale nasi takie już mają szczęście, że dokąd pójdą, tam są bomby. Więc i tu naszych nie zabrakło w ofiarnej służbie publicznej. I tak: w dzień studia—w nocy Straż Obywatelska. W okresie wzmożonych nalotów, niemało się, biedaczyska, w ogniu bomb pożarowych naprażyli. Musiało być wiele w tym ich poświęcenia się, jeżeli miejscowy komendant, mjr. E. Ward, tak o nich pisze do Dyrektora Liceum, kpt. Wakeford'a:

"To prawda, że kadeci brytyjscy niosą ofiarną pomoc w akcji obrony obywatelskiej, wiele się w tej służbie ochotniczej narażając. Praca ich w obronie własnej ziemi, własnego miasta, zasługuje na wielkie uznanie. Ileż wyżej jednak cenić trzeba równie wielkie poświęcenie i odwagę kadetów polskich, którzy z tak szlachetną ofiarnością pracują nad ratowaniem obcego im miasta, na obcej ziemi."

Tyle dowódca angielski. A ja widziałem raporty i rozkazy i wiem, że dobrze zapracowali nasi chłopcy na to uznanie. Rozmawiałem z kilkoma z pośród nich. Po takiej "sondzie" przesadnie wstrzemięźliwy Anglik powiedziałby:

—Hm. Tak. Sądzę, owszem . . . Można oczekiwać . . .

Lecz ja powiem bez zająknienia:

—Będą z nich z pewnością pierwszorzędni oficerowie marynarki handlowej! Przecież to oni przemierzyli świat dwa razy na "Darze Pomorza," przeszli dobrą szkołę praktyczną w tej wojnie i w Marynarce Wojennej i w Armii i teraz to Liceum w kraju wielkiej tradycji morskiej. . . .

—Inni pewnie by się załamali po tylu burzach. Tym młodość pali się pod stopami, a myśli idą z błyskawicami w zawody. Nawet tu, na terenie Liceum, gdzie więcej są, jak na dworcu kolejowym, aniżeli w domu, potrafiła piątka kolegów zabrać głos w formie drukowanej. Już od roku prawie wydają własny "organ" prasowy p/t.: "Znów Razem."

Twardzi są, jak ich zawód marynarza, który umiłowali. A tę twardość hartuje w nich i miłość kraju i wielki cel młodego życia. To też w każdej cięższej chwili powtarzają sobie krzepiące hasło:

—Koledzy, uszy do góry! Przed nami Polska!

TRADYCJE SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI

Jeżeli tacy są aspiranci na oficerów Marynarki Handlowej, to jest to także zasługą Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Więc kilka słów o tej szkole. Założono ją w roku 1920 w Tczewie, ale wkrótce przeniesiono do Gdyni, do własnego, nowego gmachu. Kurs był dwuletni, utrzymywany na poziomie akademickim. Kursu słuchało średnio po 120 studentów przy obsadzie 16 profesorów, wśród których były siły wybitne, skompletowane spośród Polaków—fachowców ze służby morskiej dawnych państw zaborczych. Szkołę Gdyńską ceniono wysoko także zagranicą, o czym świadczy fakt, że studiowali tu także: Węgrzy, Jugosłowanie, Bułgarzy i Rumuni.

Nasi młodzi bohaterowie są dalszym, żywym ciągiem tamtej tradycji: zachowali to samo wysokie poczucie obowiązku, ducha narodowego i religijnego. Kilka razy byłem świadkiem krzepiących serce uroczystości. Raz, 18 września, gdy w miejscowym kościele X. Prob. Lindsey odprawił Mszę Św. na intencję Kursu Polskiego, a następnie dokonał aktu poświęcenia Kursu przy uroczystym podniesieniu Sztandaru Polskiego i Sztandaru Szkoły, który ocalono i przywieziono z Gdyni. Drugi raz było to w marcu r.b., gdy zjechał tu z Londynu X. Rektor W. Staniszewski, aby udzielić chłopcom Sakramentu Spowiedzi wielkanocnej i Komunii Świętej.

ŚWIT, DZIEŃ I NOC W LICEUM ANGIELSKIM

Nie taki wielki jest gmach Liceum w X.—ma zaledwie trzy kondygnacje, ale jest zato długi i pojemny. Ładny architektonicznie i pięknie, głęboko wśród ogrodu i zieleńców położony. Czystość wzorowa. Sale słoneczne i przestronne. Wszędzie kwiaty. W wielkim hallu na parterze z przyjemnością ogląda się mapę Polski sporządzoną przez słuchaczów polskich. Stosunek między obu grupami studentów, a dyrekcją i profesorami—serdeczny.

Świt zaczyna się rzeczywiście o świcie: O 6-30 dyżurny trębacz obwieszcza "Pobudkę," a robi to z pewnością nie gorzej od trębacza jerychońskiego. Chłopcy "pryskają" z "kojek," porządkują swe sypialnie, uroczyściej nazywane tu "dormitoriami," odbywają "toaletę" osobistą i po porannym pacierzu, "balonem" zjeżdżają po barierze do "refektarza" na śniadanie.

Mniej więcej o 8-ej rano szeregi są już sformowane na "Listę obecności." Potem odbywa się ceremonialne wciąganie flag: polskiej i angielskiej.

O 9-ej rano—pierwsze wykłady, mniej więcej do godziny 12.30 południu, poczem: "inspekcja," a następnie—"lunch." Po drugim śniadaniu znowu wykłady, trwające 4 godziny. Reszta dnia przeznaczona jest na różne zajęcia praktyczne i przygotowywania lekcji na dzień następny. Po krótkim wypoczynku podają obiad, po którym odbywa się "inspekcja wieczorna," a o 9.30 wieczorem—kolacja.

Przed snem trębacz wzywa na "ostatni apel"—oddzielnie słuchaczów polskich i oddzielnie angielskich. I wreszcie: "Noc" o 10 wieczorem, poprzedzana modlitwą wieczorną i—"*Lights out*"—"Gasić światła!"

NIEDYSKRECJE STUDENCKIE

Wtorki, czwartki i soboty mają nieco większą rezerwę godzin wolnych, przeznaczonych na sport i krótkie urlopy z przepustką na miasto. Najczęściej takie "wychodne" oznaczają wypady romansowe. Niechaj się taki Filon wyrwie z murów Szkoły! Jawor nie jawor—nie wybiera. Siądzie, poczeka parę minut, podciągnie mundur na "baczność" i panna tuż: idzie pełną parą i trzyma kurs. Może to być choćby pod lipą, w parku, bo "*miss*-ki" angielskie chętnie godzą się . . . na lipę, gdy idzie o "randkę" z naszymi chłopcami. Taki ma już magnes marynarka polskiego marynarza!

"MOKRY STRZELEC I SUCHY MARYNARZ— TO KOMPANIA DO NICZEGO!"

Dobrze się stało, że zorganizowano ten polski kurs. Nie łatwo to przyszło na obcej ziemi, ale owoce opłacą wysiłek: Marynarka Handlowa nie porasta pajęczyną, manifestując czynnie żywotność Narodu poza krajem.

Stosunkowo może najcięższe straty ponieśliśmy w tej wojnie; wiele przepadło ze 160.000 tonażu ogólnego. O wyrównanie tych strat wypadnie się upomnieć—o wyrównanie z nadwyżką, odpowiadającą potencjałowi gospodarczemu Państwa.

Gdy pytałem naszych aspirantów, jakie są ich pragnienia, odpowiedzieli mi chórem:

—Chcemy Polski. Chcemy powrotu do Polski i pracy dla Polski.

—Przecież to jasne, że mokry strzelec i suchy marynarz, to kompania do niczego—zauważył primus Liceum, 2-gi oficer "in spe,"—więc wołamy: Okrętów nam dajcie, okrętów i jeszcze raz okrętów dla Polski!

Wiele refleksji wiąże się z tym żądaniem, ale niepodobna odmówić mu głębokiego uzasadnienia.

Nauticus



Podniesienie bandery brytyjskiej i polskiej



Ćwiczenia z karabinami



Pobudka



Ćwiczenia w rzucaniu linką

Krzyż Walecznych

. . . Nisko u schodów nabrzeża terkotała motorówka. Spojrzałem w dół. Biało-czerwona bandera handlowa łopotała na ostrym wietrze. Jasne, życzliwe oczy spoglądały w górę. Serce zabiło mocno. Nasi chłopcy! A tymczasem towarzysz mój zrzędził dobrotliwie:

—A nie mówiłem! Z panem zawsze tak. Wystarczy, aby pan nie zabrał płaszcza a deszcz pewny. Zaczyna lać.

Ale na szczęście był to tylko szkwał, jakich na północy pełno w tej porze. Gdy siedzieliśmy w motorówce, pokazało się wspaniałe słońce i oświetliło szeroką zatokę, góry otaczające ją wieńcem i kilkanaście statków różnej wielkości, stojących na redzie. A pośród nich "nasz," nie tylko dla tego najpiękniejszy, że swój, że polski, ale i największy i najnowocześniejszy i najlepiej utrzymany. . . . ziemi polskiej kawałek. . . .

Jeśli pływałeś choć trochę po morzach, czytelniku, zrozumiesz to uczucie jakie powstaje w piersi, gdy się patrzy na potężny kadłub polskiego statku, stojącego w obcym porcie, a motorówka zbliża się szybko do burty. Stalowa ściana rośnie i rośnie w oczach. Burta jakaś inna, niż wszystkie. Z nad relingów spoglądają twarze uśmiechnięte, swojskie, znajome.

—Wszelki duch Pana Boga chwali, toż to "nasz dyrektor" !

—I do tego w mundurze!

—Ahoy, Pernambuko!

Tak witano serdecznie już z oddali. To starzy towarzysze podróży. Dziś ich święto. Dziś będą dekorowani Krzyżami Walecznych przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej za czyny dokonane już po naszym rozstaniu w Pernambuko, za czyny dzielne i pełne poświęcenia dla sprawy . . . gdzieś na dalekiej, norweskiej północy—oni marynarze floty handlowej. Czy może być większa uroczystość?! To też niech sobie pokpiwają z munduru na "tacie." Dziś wolno im wszystko!

Szczery, mocny uścisk spracowanych dłoni.—Zdrowi?—Zdrowi, chwała Bogu—tyle roboty, po uszy. A co z panem?—To doskonale. Czasami czytujemy.

Stąpam nieśmiało po pokładzie czystym, jak szkło. (—Ale co też wygadujesz! Porządku nie sposób utrzymać. Po posadzkach pierwszej klasy, po pokładach tłoczą tylokrotnie podkute buty żołnierskie, tysiące butów. Co to będzie za praca doprowadzić to wszystko do porządku, gdy powrócimy do Polski! Jak myślisz? Długo trzeba jeszcze czekać i pracować? Wy tam w Londynie. . . .)

Ale nie ma czasu na cieszenie się otoczeniem, tak dawno niewidzianym. (—To już dwa lata!—zakołatała myśl pełna tęsknoty.) Kapitan D.—pan i władca na tym statku (—druh serdeczny, człowiek śliczny od wewnątrz i zewnątrz), wskazuje ręką w kierunku Kapitanatu Portu.

—Motorówka, wszyscy na swoje stanowiska. Goście i oficerowie oczekują Pana Prezydenta w hallu, załoga zbierze się na pokładzie.

Pierwszy oficer zasalutował i wnet rozkazy zostały wykonane. Patrzę na honorowego gościa, na naszego Komandora, co mi tak wymawiał niezabranie płaszcza. Widzę uśmiecha się z uznaniem. Wszystko na tym statku idzie prawie jak na okręcie wojennym. Dobra szkoła! To już czysto polska szkoła.

Wielka motorówka przybija do burty. Z przyzwyczajenia obserwatora zerkam przez reling na trap. (Schowaj się! Co za nieznośny wścibski!) Wysoka, sylwetka Pana Prezydenta pierwsza ukazuje się na schodni. U wejścia do dolnego hallu kapitan D. raportuje:

—Panie Prezydencie, na statku oficerów, marynarzy.—Pada cyfra.

Prezydent wyciąga rękę i uśmiecha się serdecznie.

—Rad jestem, że przyjechałem do was—mówi, a to zdanie ma w sobie dużo ciepła i prawdziwego uznania.

Patrzę na obu, na Prezydenta i na Kapitana. Obaj wysocy, słuszni; jest w ich twarzach i postawie coś takiego co nasuwa mi myśl:

—Kapitan statku i Kapitan Państwa. Obaj tymczasowo w obcym porcie, przyjaznym porcie, na kotwicy, obaj tęsknią do tego samego co i my wszyscy: zarzucić kotwicę we własnym, wolnym porcie.



P. Prezydent wśród marynarzy Polskiej Floty Handlowej, odznaczonych Krzyżami Walecznych

—Tędy, Panie Prezydencie.—W hallu prężą się oficerowie statku. Obok oficer łącznikowy Komandor Royal Navy Reserve, oraz dowódca szkockiej obsady a.p.l. Krótka prezentacja.

Gdy Prezydent wychodzi na pokład słoneczny, głośniki grają Mazurka Dąbrowskiego. Wszystko zamiera w bezruchu. Oficerowie i goście w mundurach salutują. Cywile odkryli głowy.

Stanąłem za szeregiem marynarzy. Barczyści, silni chłopcy. Słyszę ostrożny szept:—"Wygląda bardzo do rzeczy."—"Cichobyś był!"

Głośniki milkną. Gdzieś w oddali buczy syrena jakiegoś statku. Terkocze przez chwilę przejeżdżająca motorówka. I cisza.

Prezydent zaczyna mówić. . . . Padają słowa proste, ojcowskie, przyjazne. . . . Że, choć stoi wobec marynarzy floty handlowej, mówi jak do starych wojaków, jak do marynarzy walczących. Że widzi i obserwuje ich ciężką i tak bardzo niebezpieczną pracę. Że te parę Krzyżów Walecznych, które zawisną na piersiach niektórych z nich są symbolem troski i myśli o nich Rzeczypospolitej, że są nagrodą chwilową nim prawdziwa nagroda nadejdzie w postaci Wolnej i Niepodległej Polski. . . .

Słowa proste widać, padają wprost do prostych dusz, bo są prawdziwe, takie "jak każdy myśli," bo idą z głębokiego przekonania i głębokiej wiary, która jest wspólna: dla Prezydenta i dla marynarza załogi pokładowej, czy dla maszynisty, czy dla stewarda. I znowu słyszę szept, trochę drżący z przejęcia: "—Mówi do nas, jak do ludzi, jak do swoich."

Prezydent skończył. Słońce ciągle świeci jasno. Mewy z głośnym wołaniem krążą nad statkiem.

—Panie Prezydencie—odpowiada kapitan D.—dziękujemy za życzenia i za zaszczyt odwiedzenia nas. Ci z nas, którzy będą dekorowani, uważają, że spełnili tylko swój obowiązek i, że każdy z nas tak samo postąpiłby, gdyby znalazł się w podobnych okolicznościach. Dla tego uważamy, że odznaczenie, które nas spotyka jest odznaczeniem symbolizującym pracę całej naszej floty handlowej w obecnych ciężkich zmaganiach.

Zbliża się chwila dekoracji. Patrzę na twarz kapitana, na wyraz oczu pierwszego inżyniera, na zlekka pochyloną postać starszego oficera, na stężałe ze wzruszenia twarze dekorowanych marynarzy. Ogarnia i mnie głębokie wzruszenie. To nie jest zwykła dekoracja i ma w sobie mocną symbolikę i wymowę. . . . Obowiązkiem tych ludzi nie jest walka. Obowiązkiem ich jest praca, ciężka praca na morzu. Na piersiach ich zaś zawisają Krzyże Walecznych. Co za dziwna wojna, co za dziwne czasy.

Po dekoracji Prezydent długo rozmawia z marynarzami. Jego proste obejście zjednywa szybko zaufanie marynarzy. Padają szybkie pytania, padają szybkie odpowiedzi. Ogólny śmiech i uznanie wzbudziła odpowiedź jednego z marynarzy. Prezydent zapytał niewinnie:

—Dużo było pracy podczas ostatniej podróży?

—Bardzo dużo, Panie Prezydencie.

—Musieliście mieć wielu ludzi na pokładzie.

—To tajemnica służbowa—brzmi rezolutna odpowiedź. Prezydent i otoczenie w śmiech.

—To bardzo dobrze. To rozumiem!

Jeden z marynarzy, młody, jasny chłopak o barach wielkoluda stoi w drugim szeregu, trochę na boczku i ogląda świeżo otrzymany Krzyż Walecznych.

—Podoba się?—zaskakuję go z boku i znienacka. Siwe oczy spojrzały na mnie przez mgłę zadumy.

—Niech się pan ze mnie nie naśmiewa!

—Ale skądże!

—Gdybyśmy nie znali się tak dawno, pogniewałbym się. Ten krzyż to nie dla mnie.

—Jakże to?

—Jakem wtedy pomagał poparzonemu "na amen" koledze zleść do łodzi ratunkowej—myślałem o żonie i o dzieciach. Jak mi pan Prezydent przyczepiał krzyż też o nich myślałem. To dla nich, panie.

—Przepraszam. . . .

. . . I jeszcze drugi raz tego dnia słyszałem to zdanie. Gdy już PanPrezydent i goście odjechali, żegnani samorzutnym i szczerym okrzykiem marynarzy: niech żyje Pan Prezydent Raczkiewicz! zebrało się nas kilku w kabinie kapitana. Mówiło się o tym, o owym, wspomnienia, uwagi, wrażenia. Zauważyłem, że jeden z obecnych, właśnie udekorowany, podobnym ruchem, jak marynarz na pokładzie słonecznym, ujął krzyż i zaczął mu się przyglądać.

—Właściwie ten krzyż—rzekł nagle i urwał. . . .

—Co ten krzyż?—zapytali inni.

—Ten krzyż zdobyłem nie tylko ja . . . ale . . . ci co pozostali w kraju. . . .

Cisza zapanowała w kabinie.

* * *

. . . Kiedy rankiem następnego dnia motorówka odbijała od burty statku, słońce grzało przyjemnie, a woda zatoki brzechtała cicho o boki stalowego olbrzyma.

—Nie zapominaj o nas. . . .

—Nigdy. . . .

—I pisz. Na morzu pustki niebezpieczne. . . . Tak miło otrzymać list w porcie do którego się przypływa.

—Gdzie teraz popłyniecie?

—Pytanie niedyskretne i niedozwolone. A zresztą nikt z nas nie wie. Może do Kanądy, może do Stanów, a może do Południowej Afryki. Nie są też niemożliwe podróże do Australii, do Nowej Zelandii . . . Byliśmy już tam . . .

—Bywajcie!

—Bywaj! A nie zapomnij napisać o statkach Floty Handlowej i jej załogach, że . . . e, jakoś wymyślisz! Nie chodzi o frazes, ale o prawdę, o tym, jak pracujemy i co czujemy, marynarze. Wiesz?

Wiem . . . i czytelnicy też wiedzą. Bo my wszyscy razem, jedna wielka rodzina pracująca i walcząca nie dla siebie. A kto chiałby pracować dla siebie—zginie w pogardzie.

. . . Huczał motor łodzi i zbliżały się szybko góry i nabrzeże. Szkockie góry.

Londyn 23.6.1941.

Bohdan Pawłowicz

Ukazały się następujące wydawnictwa:
/ze względów od wydawcy niezależnych, opóźnione i podwyższone w cenie,/

J. KISIELEWSKI—Ziemia gromadzi prochy cena 17 szyl.
/cena dla subskrybentów, 13/6, niezmieniona/

J. DOBRZYCKI—Stary Krakow /po ang., fran. i pol/ 6 szyl.
wydanie luksusowe ......10 szyl.

S. MONIUSZKO—Halka /w przygotowaniu/, cena 9 szyl.
/wyciąg fortepianowy z tekstami pol. i ang./

"KSIĄŻNICA POLSKA"
240, Hope Street, Glasgow, C.2

Ukazały się dwa pierwsze tomiki KSIĄŻNICY NARODOWEJ
ADAM MICKIEWICZ
GRAŻYNA
TEOFIL LENARTOWICZ
BITWA RACŁAWICKA
cena 6d. za tomik
do nabycia:
M. I. KOLIN (Publishers), LTD., 9, New Oxford Street, London, W.C.I, i 28, King Edward Street, Perth

KSAWERY PRUSZYŃSKI
DROGA WIODŁA PRZEZ NARVIK
cena 4/6 (opr.)
do nabycia:
M. I. KOLIN (Publishers) LTD., 9, NEW OXFORD ST., LONDON, W.C.I, i 28, KING EDWARD ST., PERTH

Przegląd polityczny

"Polska Walcząca" była jedynym pismem, *na którego łamach nie dawano wiary wszelkim pogłoskom o "stałości paktu rosyjsko-niemieckiego," o "współpracy niemiecko-rosyjskiej," o "niemożliwości wojny rosyjsko-niemieckiej."* Przeciwnie, wbrew wszelkim opiniom, wyrażaliśmy na tym miejscu pogląd, *że wojna między Niemcami a Rosją jest nieunikniona, że nastąpi na wiosnę* 1941. W nr. 36 z dnia 15 listopada 1941 roku, twierdziliśmy "że Niemcy, które dzisiaj tolerują "sprzymierzeńca" bolszewickiego, uderzą jutro na Rosję, stosując zasady wojny prewencyjnej. W każdym razie trzeba się *liczyć z bardzo poważnymi wypadkami we Wschodniej Europie, jeżeli nie w najbliższym czasie, to w każdym razie na wiosnę* 1941. Rosja, według "Mein Kampf" skazana jest przez Hitlera na zagładę—i wcześniej czy później plan ten zostanie urzeczywistniony. Polityka rosyjska popełniła w sierpniu 1939 roku błąd, stwarzając Niemcom idealną okazję do wojny. *Błąd ten pomści się w straszny sposób i nie zapobiegnie temu pomoc, którą Mołotow okazuje Hitlerowi w likwidowaniu niepodległych państw środkowo-europejskich.* Prezydent Sowietów, Kalinin, w ostatnim swym przemówieniu zwracał uwagę, że "Rosja powiększyła ilość swych mieszkańców, unikając przytym wciągnięcia Sowietów do wojny." Mowa ta przypomina do złudzenia reklamę naszego nieszczęsnego Becka po aferze monachijskiej i podziale Czechosłowacji."

Tak pisaliśmy w jesieni 1940 roku. Do spraw rosyjskich wracaliśmy często, powtarzając stale, że atak Niemców na Sowiety i wejście tym samym Rosji do wojny jest rzeczą absolutnie pewną, ze względów psychologicznych, politycznych, wojskowych i gospodarczych. W nr. 19 z dnia 10 maja 1941, omówiliśmy jeszcze raz sytuację Rosji, którą uważaliśmy za nadzwyczaj poważną.

"Powodem wcześniejszego czy późniejszego konfliktu niemiecko-sowieckiego — pisaliśmy — będzie różnica ustroju i obawa jakiejkolwiek konkurencji dla niemieckiej przewagi na kontynencie. . . . W "Mein Kampf" ziemie całej wschodniej Europy zostały określone jako teren ekspansji niemieckiej. I dlatego można być przekonanym, że brunatny kanclerz, prędzej czy później do tych pierwotnych założeń, zresztą z jego punktu widzenia zupełnie konsekwentnych powróci."

Wojna rosyjsko-niemiecka była do przewidzenia—i naprawdę, niekoniecznie dobrą usługę oddawano sprawie polskiej, twierdząc i wmawiając w Anglików, że do tego konfliktu nie dojdzie, że "interesy Niemiec i Rosji są wspólne." Na nasze wielkie szczęście były one i są rozbieżne. Drugi raz w ciągu 25 lat okazuje się, że wspólna granica niemiecko-rosyjska, prowadzona na grobie Polski—jest niesłychanie niebezpieczna, zarówno dla Niemiec, jak i dla Rosji, albowiem jest stałym zarzewiem nowych wojen, nowych konfliktów. Święte Przymierze nie jest tu żadnym przykładem. Powstało ono dla obrony interesów dynastycznych—i w chwili, kiedy zaczęły wchodzić w grę interesy narodowe, koncepcja ta została skazana na zagładę. Przykładem tego był rok 1914. Drugim przykładem jest rok 1941.

Polityka rosyjska Mołotowa, okazała się krótkowzroczna i zła. Hitler nie dotrzymał paktu o nieagresji z Rosją, i zdradził Stalina, tak samo jak zdradził Becka, jak potargał wszystkie zobowiązania wobec innych państw Europy. Rosja przekonuje się dzisiaj, że w jej najżywotniejszym interesie leży, mimo wszystko, co się mówiło na Kremlu—niepodległość Polski, tak, jak w interesie Anglii leży niepodległość Holandii, a Francji wolność Belgii i Szwajcarii. Hitler zawierał pakt z Sowietami, tylko dlatego, żeby mieć wolne ręce wobec Polski a później, w maju 1940 roku — wobec Francji. Stosował metodę rozbijania jednego państwa po drugim, wykorzystując fatalne błędy politycznych kierowników tych państw. Rosja znalazła się w śmiertelnym niebezpieczeństwie, kiedy padła Polska. Wówczas jednak nie zdawano sobie sprawy w Moskwie z faktu, iż pomagając Niemcom do zwycięstwa, wprowadza się wóz rosyjski na brzeg przepaści.

Jaka jest w tej chwili nasza, polska sytuacja?

W chwili, kiedy nie ulegało dla nas już żadnej wątpliwości, że konflikt niemiecko—rosyjski musi nastąpić, że Stalin, jak pisaliśmy, musi wybierać między kapitulacją a wojną—tak określaliśmy nasze położenie: Sytuacja międzynarodowa—pisaliśmy—jest poważna, bardzo poważna, ale z naszego, polskiego punktu widzenia—nie jest zła. Wojna wybuchła z powodu ataku na Polskę. . . . Mocarstwa zachodnie wystąpiły w obronie równowagi europejskiej, w której głównym czynnikiem była Rzeczpospolita, państwo, położone w samym środku nie tylko geograficzynych, ale i politycznych, tudzież gospodarczych zagadnień europejskich. . . . I jeżeli zdrowy rozum jest naprawdę udziałem ludzkości—to musi ona przyjść do wniosku, wypływającego z logiki wypadków: *Polska jest i musi być czynnikiem pokoju i bezpieczeństwa świata.*

Jakie są korzyści płynące z tego stanu rzeczy jaki wytworzył się po dniu 22 czerwca 1941 roku? Wyliczmy najważniejsze:

1). W Moskwie widzą już dzisiaj najlepiej, że polityka Mołotowa i Stalina, polityka przyjaźni z Niemcami kosztem Polski—*pomściła się strasznie.* Wniosek z tego stwierdzenia powinien iść w kierunku całkowitej zmiany stosunku Moskwy do nas.

2.) Upada cała legenda o "genialności polityki Stalina," legenda, którą posługiwała się propaganda komunistyczna zarówno w Anglii, jak i w Stanach Zjednoczonych. Niedawno nawet słyszeliśmy demagogiczne slogany: "Na Berlin i Londyn padają bomby—ale Moskwa spokojna, ale Sowiety poza wojną, wielkie i szczęśliwe." Sowiety niewątpliwie chciały wojny uniknąć i Stalin szedł tak daleko, że nie uznawał nawet przedstawicielstw tych państw, które Niemcy czasowo zajęły. Wytworzyła się nawet teoria "ostatniego słowa silnej Rosji" w czasie konferencji pokojowej. Dzisiaj, te wszystkie teorie leżą w gruzach.

3.) Nie ulega wątpliwości, że wojna z Niemcami zmieni bardzo poważnie ustrój rosyjski. Do głosu wcześniej czy później dojdą żywioły bardziej liberalne, bardziej demokratyczne. Nie jest wykluczone, że dojdzie do głosu armia, jedyna instytucja rządząca się w Rosji bardziej ludzkimi prawami. Może to być oczywiście dla nas tylko z korzyścią.

4.) Rozbiór Polski między Rosję a Niemcy—należy już w tej chwili do przeszłości. Cokolwiek się stanie, Polska między Niemcy a Rosję dzielona nie będzie. Nie wolno zapominać, że Rapallo, to znaczy porozumienie niemiecko-rosyjskie było dla nas najstraszniejszą formą polityki międzynarodowej.

5.) Rosja, wchodząc do koalicji narodów wolnych—musi z konieczności przyjąć chociażby częściowo, hasła tych narodów i cele ich wojny. Otóż jednym z tych celów, podkreślanych przy każdej sposobności przez Churchilla, przez Roosevelta, przez Wolnych Francuzów—jest niepodległość wielkiej i silnej Polski.

Niech nam będzie wolno przypomnieć deklarację Ribbentropa nazajutrz po podpisaniu paktu niemiecko-sowieckiego w końcu sierpnia 1939 roku.

— Ilekroć—mówił Ribbentrop—Niemcy i Rosja zawierały sojusz, tylekroć utrwalał się stan posiadania tych państw i poczucie ich siły oraz bezpieczeństwa. Natomiast każdy konflikt między Niemcami i Rosją—osłabiał oba mocarstwa. Wojna między Rosją a Niemcami byłaby katastrofą, któraby uderzała prędzej czy później, zarówno w Rosję jak i Niemcy. Dlatego też wznoszę swój kielich na pomyślność porozumienia niemiecko-rosyjskiego . . ."

Polityka Ribbentropa była polityką Bismarka. Była to polityka najbardziej dla Polski zgubna. O koniec Świętego Przymierza, o wojnę między zaborcami—modlił się Mickiewicz. Wojna ta przyniosła nam niepodległość. Dzisiaj historia powtarza się. Mamy rok 191[illegible]. Uderzenie Niemiec na Rosję—i Stany Zjednoczone w przededniu oficjalnej z Niemcami wojny. Anglia co raz silniejsza, poczucie konieczności zwycięstwa co raz głębiej utrwalające się w masach. Wierzymy w zwycięstwo słusznej, naszej sprawy—bardziej niż kiedykolwiek.

tk

M. I. KOLIN (PUBLISHERS) LTD.

zawiadamia, że dn. 1 lipca b.r.

otwiera własną księgarnię w DUNDEE przy

24-a COWGATE (naprzeciwko King's Theater)

PAPIEROSY

amerykańskie "Roy," w cenie 2/4 za 20 szt. plus porto, sprzedaje wyłącznie wojskowym

KIOSK W RUBENSIE

(Rubens Hotel, Buckingham Palace Rd., S.W.1.)

Tamże do nabycia orzełki, krzyże, baretki, guziki mundurowe oraz wszystkie książki polskie i angielskie o Polsce.

Za zaliczeniem nie wysyłamy.

BY SPECIAL APPOINTMENT — COURT CIVIL & DIPLOMATIC

NORTON & SONS

TAILORS

MILITARY AND CIVIL

20, CONDUIT STREET,

BOND STREET, W.I Established 1821

POLSKI KRAWIEC

wykonuje ubrania cywilne i mundury wojskowe oraz damskie kostiumy po cenach umiarkowanych. Poprawki i przeróbki. Specjalista w cerowaniu bez śladu wypalonych dziur i rozdarcia materiału.

M. FOX, 31a, Buckingham Palace Road, S.W.1. Wejście obok Hotelu Rubens. Tel.: VICtoria 8241.

CLIFTON HOTEL

47a, Welbeck Street, W.1

Telefon: WELbeck 6881.

Pokój ze śniadaniem i kąpielą od £2.2.0 tygodniowo albo od 7/6 dziennie

Punkt zborny dla Polaków z prowincji

CZECH RESTAURANT

CZESKA RESTAURACJA

Portsea Hall, 61-63, Edgware Road, w pobliżu Marble Arch.

Autobusy: 1, 8, 15, 60, 6, 16. Już otwarta. OBIADY—KOLACJE

Najlepsza jakość za najniższą cenę.

LEINSTER HOUSE HOTEL

45 i 46 Leinster Gardens, W.2

Tel.: PAD 7278

Wszystkie pokoje z ciepłą i zimną wodą. Pokój ze śniadaniem i kąpielą od £2-. tygodn. lub dziennie od 6/6. Dogodne warunki przy całodziennym utrzymaniu. Przyjemne otoczenie — życzliwa atmosfera. Kierownictwo szwajcarskie.

PROSZKI od BÓLU GŁOWY

na wzór znanych w Polsce

PROSZKÓW Z KOGUTKIEM

NIEZASTĄPIONY ŚRODEK PRZECIWKO BÓLOWI ZĘBÓW

PRZEZIĘBIENIOM, GRYPIE

Prosimy o zwracanie się do Składów Aptecznych (Chemist), pokazując dla ułatwienia tekst angielski tego ogłoszenia; w ten sposób wszelkie trudności związane z zamówieniem i sprowadzeniem naszych proszków będą usunięte.

KUPON.

Imię i nazwisko ....

Dokładny adres ....

To CHEMISTS, DRUGGISTS, etc.

The headache powders advertised here are very popular with the Poles.

We can supply you in boxes of 120 powders made up as follows: 16 packets of 7 powders selling at 1/3 per packet and 8 single powders at 3d. each. If you display these powders they will sell. Please write to Polish Daily, Advertisment Offices, 44, Brook Street, London, W.1, for trade terms.

W celu otrzymania 10 proszków należy wysłać niniejszy kupon wraz z postal order na 2/6 pod adresem administracji 44, Brook Str., London, W.1.

DWIE ŚWIETNE

RESTAURACJE FRANCUSKIE

LA COQUILLE

RESTAURANT

79, St. Martin's Lane, London, W.C.2. Temple Bar 8768

w niedzielę zamknięta

LA CIGALE

RESTAURANT

29, Romilly Street, London, W.1 w Soho. Gerrard 3437

w niedzielę otwarta

PRUNIER

72 St. James's St., London, S.W.1. Reg. 1373

Air Raid Lunch 8/6

Blackout Dinner 10/6

4 dania łącznie z ostrygami, lub á la carte

POTRAWY OD PRUNIER'A U SIEBIE W DOMU:

Bouillabaisse	Homar po Amerykańsku
1 porcja 5/-	2 porcje 15/-
3 porcje 15/-	5 porcje 37/6

Paté de lapereau

4 porcje 8/6

WYDAJE BIURO PROPAGANDY I OŚWIATY.

Adres Redakcji (Editorial Offices): 5, Portugal St., W.C.2. Tel., HOLborn 7600. I-e piętro.
Redaktor przyjmuje w soboty od godziny 11-ej-13-ej.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Warunki prenumeraty: Miesięcznie z przesyłką pocztową—sh. 1. Kwartalnie z przesyłką pocztową—sh. 3. Należność prosimy wpłacać przekazem pocztowym (Postal Order) pod adresem Administracji.

Ceny ogłoszeń: 1 cal przez jeden łam—sh.15 0d. bez względu na stronę, drobne ogłoszenia—sh.6 0d. za 1 cal. Ogłoszenia o poszukiwaniu pracy i osób 50% taniej.

Adres Administracji (Business Offices): 63, Lincoln's Inn Fields, W.C.2. Tel., Chancery 5505 i 5506. Adres Agenta dla ogłoszeń angielskich (Advertisement Offices) 415, Oxford Street, W.1. Tel., MAYfair 4973.

Printed for the "Polska Walcząca" by St. Clements Press (1940), Ltd., Portugal St., Strand, W.C.2.